This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HARVARD LAW LIBRARY.

Received Oct. 16, 1900.

GERMANY

Wilhelm Benecke's

System

des

See-Assekuranz- und Bodmerei-Wesens.

Vollständig und zeitgemäß umgearbeitet

von

Vincent Nolte.

Zweiter Band.

Hamburg.
Perthes-Besser & Mauke.
1852.

FTR TX
B4615s

Rec. Oct. 16, 1900.

Vorrede

zum zweiten Bande.

Der zweite Band von W. Benecke's System des Assekuranz- und Bodmerei-Wesens, das in seiner jetzigen umgearbeiteten Form den Herren Subscribenten und sonstigen Lesern hiemit vor Augen gelegt wird, begreift Alles, was über diese reichhaltige Materie noch zu sagen blieb, und faßt die schwierigeren Theile derselben in sich auf, namentlich eine vollständige Beleuchtung der gegenseitigen Verhältnisse zwischen Versicherern und Versicherten, der Havarien und Schäden, und des Bodmerei-Wesens. Der Verfasser hat es sich angelegen sein lassen, seine Wanderungen und Forschungen in dem Gebiet der neueren Praxis überall fortzusetzen, das hie und da zerstreute Aufglimmern eines neuen Lichtes jedesmal zu erkennen, die einzelnen Strahlen desselben zu sammeln und zu ordnen, und ihre Wirksamkeit in den verschiedenartigen Zweigen des heutigen Assekuranz-Wesens, in so weit dies von ihm abhing, zur Geltung zu bringen. Das diesem Bande angehängte allgemeine Inhaltsregister wird — so hofft er — hinlängliche Beweise seines sorgfältigen und umfangreichen Strebens in dieser Hinsicht liefern. Das Ziel, das er sich gesteckt hat, ist schon in der Vorrede zum ersten Bande so deutlich beschrieben worden, daß er es für unnöthig würde halten können, bei dieser Gelegenheit darauf zurückzukommen, wenn nicht gewisse einseitige Forderungen nach einer wissenschaftlichen Behandlung seines Gegenstandes an ihn ergangen wären, die man, wie es scheint, so aufs Gerathewohl, ohne geradezu anzudeuten, was man eigentlich wolle, so in den Tag hineingeworfen hat. Wissenschaftlich-

keit ist das große Streitroß mancher Theoretiker, denen praktische Begriffe von der Materie fehlen, über die sie zu sprechen sich berufen fühlen. Unserer Seits würden wir uns übrigens nicht aufgefordert finden, über diese Forderungen etwas zu sagen, wenn es nicht nachgerade Zeit wäre, genau den Boden zu erkennen, worauf sie sich, bei solchen Wissenschaften, wie die Wissenschaft des Assekuranz-Rechtes, des Handels u. s. w. stützen müssen, um rechtmäßig sein zu können.

Wenn man zugeben will, daß das Assekuranz-Recht die Elemente einer Wissenschaft in sich enthalte, was wohl nicht bezweifelt werden kann, so wird dadurch nicht anerkannt, daß es Pflicht sei, sich mit den Luftgebilden idealer Theorien zu beschäftigen, der Praxis das Lehrbuch der Erfahrung aus der Hand zu nehmen, und ihr vorzuschreiben, wie sie sich künftighin gestalten müsse, um, nach willkührlich angenommenen Begriffen, schul- und folgerecht fortzuschreiten. Dies aber ist es doch, worauf man hinzuweisen scheint, wenn man nicht gerade leere Worte, ohne alle ernste Bedeutung, ausgesprochen haben will. Verständigen wir uns zuvörderst über den Begriff, welcher dem, was Wissenschaft heißt, zur Grundlage dienen soll. Man frage den Franzosen, so wird er mit seinem „**Dictionnaire de l'Académie française**“ in der Hand antworten: Wissenschaft bedeutet ein System aller sich auf irgend einen Gegenstand beziehenden Kenntnisse; der Engländer wird sagen: Wissenschaft besteht in einer systematisch geordneten Sammlung verschiedener Grundsätze oder anerkannter Wahrheiten in Bezug auf irgend einen Gegenstand (siehe **Webster Dictionary of the english language**), und der Deutsche, sagt Heinsius, versteht unter Wissenschaft den lehrenden Theil derselben (Theorie) im Gegensatz zu dem angewandten oder ausübenden Theile. Man wähle nun nach Belieben, irgend eine dieser drei Definitionen, so wird es sich immer ergeben, daß die Lehre des Assekuranz-Rechtes, wissenschaftlich behandelt, nur eine Zusammenstellung verschiedenartiger Gesetze und Gebräuche systematisch geordnet, darbieten kann, nicht aber eine vollständige Systematik, in welcher sich diese wesentlichen Bestandtheile des Assekuranz-Wesens aller Länder mit einander

verſchmelzen und das Gebäude einer Theorie zeigen ſollen, der doch hie und da die Stütze allgemeiner Praxis fehlen muß, je nachdem ſie ſich mehr oder weniger dem eigenthümlichen Syſteme des einen oder des anderen Landes anſchließt oder von ihm entfernt.

Eine getreue Schilderung des jetzigen Zuſtandes des Aſſekuranz-Weſens, eine richtige Bezeichnung der hin und wieder eingeführten Verbeſſerungen, wovon uns, unter andern, die Holländiſche Praxis ſo manche Beiſpiele an die Hand gegeben hat, das iſt alles was ſich erreichen läßt, und was wir, mit einem Hinblick auf das Bedürfniß praktiſcher Geſchäfts-Männer unter Kaufleuten, Verſicherern und Rechtsgelehrten erſtrebt haben. Auf die Beförderung der Wiſſenſchaft des Aſſekuranz-Rechtes anders als in der vorliegenden Form, die einzige welche uns dieſe Behandlung des Benecke'ſchen Werkes erlaubte, hingearbeitet zu haben, macht der Verfaſſer durchaus keinen Anſpruch. Denn es ſcheint ſich ihm als unvermeidlich herauszuſtellen, daß jedes Lehrgebäude welches aus Materialien der Gegenwart errichtet werden ſoll, um gleichzeitig und gleichmäßig als die einzige Regel aller Länder zur Geltung zu gelangen, bei dem täglichen Fortſchreiten und der Neugeſtaltung der Praxis, den Boden unter ſich ſchwinden zu ſehen beſtimmt iſt und in umgekehrtem Verhältniß zu dieſen Fortſchritten zu veralten muß. Man halte feſt, was uns die Neuzeit lehrt, mache es bekannt, und überlaſſe einem jeden Staate die Pflicht und Zweckmäßigkeit der Anwendung, wie das in Holland und in Portugal bereits geſchehen iſt! Mehr verlange man nicht! Nur ein Congreß erfahrener Männer aus allen Ländern, mit der Vollmacht, das Reſultat ihrer Deliberationen zum allgemeinen Geſetz zu machen, könnte den Wunſch nach einer vollſtändigen Syſtematik befriedigen, und wenn dieſer Wunſch unerreichbar zu bleiben beſtimmt wäre, wie es wahrſcheinlich iſt, ſo unterlaſſe man alle eitle Verſuche des Schematiſirens — des äußerlichen, oder der inneren Erfaſſung", wie es den Herren beliebt — das nur einen verwirrenden Einfluß ausüben kann. Der erfahrene Praktiker wird dadurch nicht belehrt, der Anfänger aber in ein Labyrinth geführt, bei dem er keinen Faden in der Hand behält, der ihn zu dem richtigen Ausgangspunkte führen könnte.

Dem Vorangehenden hat der Verfasser nur noch eine kurze Bemerkung über die Ausdehnung hinzuzufügen, welche er der Abhandlung über Anzeigen und Verheimlichungen, nach Englischen und Amerikanischen Begriffen zu geben, sich befugt gehalten hat. Sie ist Sache der Nothwendigkeit gewesen, und zwar aus dem Grunde, weil der maßlose Umfang des heutigen Assekuranz-Geschäfts in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten, und der eben so maßlose Verkehr der die Quelle davon ist, in Großbritannien seinen Centralpunkt besitzt, durch Britische Capitalien unterstützt und belebt wird, und nicht selten durch die Bedingungen der dortigen Capitalisten, bei der Eröffnung von Crediten, die Nothwendigkeit hervorruft, die daraus entspringenden Versicherungen in England ausführen zu lassen. In solchen Fällen ist es zweckmäßig, daß der Versicherte genau wisse, welche Vorschriften er zu befolgen und zu geben habe, um den möglichen Irrthümern seines Commissionärs oder Agenten vorzubeugen und die Folgen nicht auf sich zurückfallen zu sehen. Zu gleicher Zeit ist es belehrend zu erfahren, wie viel Licht über diesen wichtigen Punkt in der Englischen und Amerikanischen Rechtspflege verbreitet worden ist.

Beim Abschiede von seinen Lesern kann der Verfasser es nicht unterlassen, dankbarlich die wohlwollende Aufnahme anzuerkennen, die sie dem ersten Bande dieses Werkes vergönnt haben, so wie den Ausspruch seines Dankgefühls gegen die Herren zu wiederholen, deren Theilnahme an seiner Arbeit ihm so freundschaftlich und so ununterbrochen gefolgt ist und dieselbe erleichtert hat. Auch dem hiesigen Dispacheur, Herrn Geo. Hambrock, und dem Schiffs-Registrator Herrn Hugo Hübbe fühlt er sich für schätzbare Mittheilungen verbunden.

Der Verfasser.

Hamburg, 31 März 1852.

Inhalts-Verzeichniß des zweiten Bandes.

Dritte Abtheilung.

Die Verhältnisse der Versicherer und Versicherten zu und unter einander.

Seite

Erster Titel. Die gegenseitigen Pflichten des Versicherers und des Versicherten 1

Kap. 1. Von der Verantwortlichkeit und den Pflichten des Versicherten 4

A. Von den Anzeigen und Verheimlichungen nach den Gesetzen des Europäischen Continents. . . 9

B. Von den Anzeigen und Verheimlichungen nach Englischen und Amerikanischen Begriffen . . . 33

C. Von dem Beweise der Verheimlichung. 147

Kap. 2. Die stillschweigenden Verbindlichkeiten des Versicherten 157

weiter Titel. Die Verbindlichkeiten und übernommenen Gefahren des Versicherers. 184

Kap. 1. Umfang der Verbindlichkeit des Versicherers, welche die Police nicht genau oder gar nicht bezeichnet 184

Kap. 2. Verlüste für welche der Versicherer nach den üblichen Bedingungen der Police haften muß. 208

1. Verlüste durch die eigentlichen Gefahren der See, Sturm, Strandung, Werfung u. s. w. . 212

2. Verlüste durch Feuer 259

3. Verlüste durch Kriegszustände, Nehmung, Confiscation 264

Seite
4. Verlüste durch Arrest, Anhaltung und Embargoes 275
5. Verlüste durch Versäumniß, Versehen oder Betrug des Schiffers und seines Volks. Baratterie 328
6. Verlüste durch Seeraub, Plünderung u. s. w. 345
7. Verlüste durch die Kosten der Rettung. 347
8 Verlüste durch inneres Verderben des versicherten Gegenstandes 356
Kap. 3. Verlüste für welche der Versicherer nicht haftet 368
Dritter Titel. Gegenseitige Verhältnisse der Versicherer und Versicherten bei der Illegalität gewisser Unternehmungen 397
Kap. 1. Illegale Versicherungen in Folge der Gesetze des Landes wo sie geschlossen werden. 398
Kap. 2. Illegale Versicherungen in Folge des Völkerrechtes 405
A. In Bezug auf die Kriegführenden. 406
B. In Bezug auf Neutrale. 411
Vierter Titel. Die Lehre vom Total-Verlust und vom Abandon 442
Kap. 1. Gesetze und Gebräuche der verschiedenen Nationen hinsichtlich der Zulässigkeit des Abandons. 458
Kap. 2. Die charakteristischen Bedingnisse eines absoluten Total-Verlustes 481
1. Bei Schiffen 482
2. Bei Waaren 482
3. Bei der Fracht 488
4. Bei imaginairem Gewinn 493
Kap. 3. Regeln und Bedingnisse eines constructiven Total-Verlustes. 495
Kap. 4. Wirkungen und Zeit des Abandons 553

Vierte Abtheilung.

Havarien und Schäden.

Erster Titel. Von der Havarie und der Eintheilung der Schäden. 566
Zweiter Titel. Von der großen Havarie 584
Kap. 1. Allgemeine Kennzeichen und bedingte Erfordernisse der großen Havarie 584
Art. 1. Die Opfer zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung 595

Seite

1. Opfer eines Theils der Ladung Behufs der allgemeinen Sicherheit 595
2. Verkauf eines Theils der Ladung zum gemeinsamen Besten von Schiff u. Ladung 605
3. Opfer des Schiffes oder eines Theils desselben Behufs allgemeiner Sicherheit 610
4. Willkürliche Strandung zum gemeinsamen Besten 621

Art. 2. Die außerordentlichen Ausgaben zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung . . . 627
1. Kosten des Einlaufens, der Löschung, der Lagermiethe und der Wieder-Einnahme der Ladung 628
2. Kosten der Ausbesserung des Schiffes in einem Nothhafen 631
3. Vollshauer und Beköstigung der Mannschaft während der Zeit der Ausbesserung im Nothhafen 639
4. Reclamkosten bei aufgebrachten Schiffen und Kosten des Aufenthaltes durch Embargo oder Blockade 643
5. Kosten des Abwartens vor Convoy, des Auflaufens durch Quarantaine u. s. w. 653
6. Auslagen für Dienste zum gemeinsamen Besten 666
7. Kosten der Ranzionirung von Kapern und die Erhebung von Geldern in der Fremde 658

Kap. 2. Die Aufmachung der großen Havarie 661

ritter Titel. Von der partikularen Havarie und ihrer Aufmachung 744

ierter Titel. Von der Dispache 801
Auszug aus der Dispache des Schiffs Bereda von New-York nach Bolivar und Hamburg 802
Auszug aus der Dispache des Schiffes Fanny, von Skelleftea nach Marseille 804
Auszug aus der Dispache des Schiffs Newla von Kronstadt nach Bremen 806
Auszug aus den Havarie-Abmachungen des Schiffes Elida, von Singapore nach Cork, Falmouth und Hamburg 809

Seite

Fünfter Titel. Von dem Beweiſe, von der Einforderung und von der Verjährung der Schäden 812
1. Beweiſe der Wirklichkeit und der Größe des Schadens 812
2. Von der Einforderung der Schäden 829
3. Von der Verjährung der Schadenforderung . . 841

Fünfte Abtheilung.

Das Weſen der Bodmerei.

Erſter Abſchnitt. Allgemeine Ueberſicht des Bodmerei-Weſens 846
1. Definition und Urſprung des Bodmerei-Weſens. Affinität der Bodmerei-Briefe mit Wechſel-Briefen 846
2. Verſchiedene Arten der Bodmerei 851
3. Weſen, Form und Bedingungen der Gültigkeit eines Bodmerei-Contraktes 852
4. Allgemeine Erforderniſſe des Bodmerei-Contraktes und betreffende Vorſchriften der wichtigſten Handelsſtaaten . . 857
5. Die Frage des Prioritäts-Rechtes bei der Conkurrenz mehrerer Bodmerei-Contrakte. Neuer und merkwürdiger Hamburgiſcher Rechtsfall in dieſem Betreff 860
6. Die perſönliche Verantwortlichkeit des Nehmers nach Holländiſchem Gebrauch 877
Zweiter Abſchnitt. Gegenſtände der Verbodmung. Prämie. Riſtorno 889
Dritter Abſchnitt. Verhältniſſe der Bodmerei-Geber und Nehmer 903
1. Allgemeine Befugniß des Nehmers. Vollmacht des Schiffers und ihre Gränzen 903
2. Gefahren, Verbindlichkeiten und Rechte des Gebers . . 911
Vierter Abſchnitt. Die Beneckeſche Theorie der Bodmerei und ihre Anwendung 922
Fünfter Abſchnitt. Einlöſung und Beendigung des Bodmerei-Contraktes 954
Zuſatz zum fünften Abſchnitt 980

Anhang.

	Seite
ondoner Police	3
olice von Paris und Bordeaux	5
olice von Marseille	10
" von Triest auf Casco	14
" von Triest auf Waaren	18
nsterdamer Police auf Casco	22
" " auf Waaren	25
" " auf behaltene Ankunft	28
rceloneser Police	32
penhagener Assekuranz-Compagnie Police auf Casco	37
" " " " auf Waaren	40
" Privat-Assekuradeure auf Casco	43
" " " auf Waaren	46
aboner Police, Seguros Restayraçao	49
" " Seguros Bonança	51
rneser Police	53
politanische Police der Comp. Procidana	54
" " der Tontina	57
ß zum „Assekuranz-Wesen in Genua“	59
A. Erstes Formular einer Genueser Police	61
B. Zweites " " " "	62
ifest der Genueser Assekuradeurs	63
inal-Police von Massa und Schiaffino	66

Seite
Manifest der Genueser Assekuradeurs im Original . . . . . 68—70
Allgemeiner Plan Hamb. See-Versicherungen vom Jahre 1847, zweiter Theil . . . . . 71—88
Form eines Abandon-Reverses in Hamburg 89
Policen der Hamb. Neuen 3ten Assekuranz-Comp. für Versicherung auf 1 Jahr, Russische Schiffe 90
do. auf Preußische Schiffe 91
Policen der Hamb. Elb-Assekuranz-Compagnie . . . . . 91—94
Register über den Inhalt beider Bände des Werkes 95

Dritte Abtheilung.

Die Verhältnisse der Versicherer und Versicherten zu und unter einander.

Erster Titel.

Die gegenseitigen Pflichten des Versicherten und des Versicherers.

Da der Assekuranz-Contract, seiner Natur nach, ein aleatorischer
, das heißt, da etwas Ungewisses der Versicherung zum Grunde
gt, und der Vortheil oder Schaden, der allen dabei betheiligten Per-
nen, sei es einzeln, theilweise oder insgesammt, daraus erwachsen
nn, von einem ungewissen Ereigniß abhängen soll, so wird es ein-
chten, daß das Ebenmaaß des gegenseitigen Verhältnisses der Con-
henten (Versicherten und Versicherer), zu und unter einander, durch
chts gestört werden darf, das die Integrität dieses allgemeinen Charak-
s des Contractes beeinträchtigen und einen Unterschied in ihrer
ektiven Stellung erzeugen kann. Ein solcher Fall aber würde
reten, wenn bei Abschließung der Versicherung beide Theile nicht in
i ch e m Maße eine vollkommene Kenntniß aller betreffenden Umstände

besäßen. Wenn der eine nicht so viel weiß als der andere, wenn der eine durch die Unterdrückung oder Verschweigung einzelner ihm allein bekannten Umstände, welche auf die Uebernahme des Risico's größeren oder geringeren Einfluß üben können, den andern absichtlich, oder aus Nachlässigkeit, eine schiefe und unvollkommene Ansicht desselben auffassen läßt, so hört die vorausgesetzte Gleichheit beider, der Wirkung des Zufalls gegenüber, auf, und einer derselben wird sich übervortheilt oder verletzt finden. Mit der guten Treue, dieser uberrima fides, welche die wesentlichste Stütze des Assekuranz-Contractes zu sein bestimmt ist, ist dies nicht vereinbar. Zur Vermeidung solcher Uebelstände ist es daher nothwendig und überall üblich, beiden Theilen gewisse Gesetze vorzuschreiben, deren Vernachlässigung oder Verletzung darin ihre Strafe findet, daß die Versicherung mehr oder weniger präjudizirt wird.

Die Verpflichtung der gegenseitigen Mittheilung aller wichtigen Umstände, ist, für beide Contrahenten, durchaus dieselbe, doch liegt es in der Natur der Sache, daß der Versicherer seltener in den Fall kommen kann sie beobachten zu müssen, als der Versicherte. Denn dieser ist es, der allein eine vollkommene Kenntniß aller, zur Ausführung des Assekuranz-Contractes erforderlichen Dinge besitzt, er ist es, der die genaueste Beschreibung des zu versichernden Gegenstandes, der Reise und, in soweit es von menschlicher Voraussicht abhängt, der damit verknüpften Gefahren zu geben vermag; und da der Versicherer sich an diese Beschreibung vorzüglich zu halten hat, so kann dieser nur von ihm den Maasstab zu der richtigen Schätzung der angemessenen Prämie empfangen, die er für die zu übernehmenden Gefahren fordern muß. Die Auskunft deren Mittheilung dem Versicherer als Pflicht obliegt, beschränkt sich auf wenige Gegenstände, und größtentheils auf die einfache Thatsache der glücklichen Ankunft des versicherten Gegenstandes an seinem Bestimmungsorte, die er, wenn er darum wissen sollte, dem Versicherten nicht verschweigen darf, so daß dieser die vollkommene Gewißheit besitze, man übernehme keine Versicherung auf Schiffe, die keinen Risico mehr zu laufen haben. Er darf durchaus keinen Umstand verschweigen, dessen Kenntniß dem Versicherten mangeln könnte, wie z. B. den eines Friedensabschlusses, während Unterhandlungen über eine Versicherung zu einer Kriegs-Prämie angeknüpft sind u. s. w., wodurch der letztere zur Bewilligung derselben verleitet werden möchte; denn dies hieße die gute Treue in eben dem Grade verletzen, in welchem der Versicherte es thun würde,

wenn dieser durch die Verheimlichung eines dem Schiffe zugestoßenen Unglücks, den Versicherer zur Uebernahme eines Risico's veranlaßte mit dem er unter anderen Umständen nichts zu thun gehabt haben würde. Dafür ist nur ein Name — Betrug.

Die besondere Natur der Pflichten, welche dem Versicherten obliegen, und der Verantwortlichkeit in der er dem Versicherer gegenüber steht, bilden den Gegenstand des folgenden Kapitels.

Erstes Kapitel.

Von der Verantwortlichkeit und den Pflichten des Versicherten.

Die Beleuchtung der Verantwortlichkeit und der Pflichten des Versicherten erheischt, zuvörderst, eine Untersuchung der Frage, in wessen Namen und unter welcher Autorität derselbe handelt und auftritt, ob in eigenem Namen, oder als Stellvertreter des eigentlich Versicherten, oder endlich, ob im Namen und für Rechnung eines auswärtigen, ungenannt bleibenden Auftraggebers. Handelt er in seinem eigenen Namen und für seine alleinige Rechnung, so kann über seine direkte Verantwortlichkeit gegen den Versicherer kein Zweifel obwalten. Handelt er als Agent oder Bevollmächtigter des eigentlich Versicherten, und zwar mit vollkommener Kenntniß dieses Umstandes abseiten des Versicherers, so ist es ebenso zweifellos, daß er als Mandatarius jede Verantwortlichkeit von sich selbst ablehnen und dieselbe auf seinen Mandanten zurückweisen kann, insbesondere, wenn sich der Vorwurf der Verschweigung eines wesentlichen Umstandes gegen ihn erheben sollte, und er beweisen könnte, daß er selbst keine Kenntniß von demselben gehabt hätte, daß folglich der Mandant allein diese Schuld tragen müsse. Es ist schon oben (S. 192 des 1sten Bandes) gezeigt worden, daß er als Agent, oder Repräsentant seines Principals sich vollkommen an dessen Stelle setzen muß; und wenn er daher, bei Ausführung der Versicherung Kenntniß von gewissen, auf dieselben influirenden Umständen besitzen oder erhalten sollte, von denen jener, sein Mandant, Nichts erfahren hat, oder nichts hat erfahren können, daß er die Mittheilung dieser Details dem Versicherer allerdings schuldig ist.

Handelt endlich derjenige, der die Versicherung ausführt, als Commissionär eines auswärtigen, ungenannten Correspondenten, und

nimmt er ohne Weiteres eine Versicherung für „Rechnung wen es angeht, so trifft ihn auch, unserer Ansicht gemäß und wie wir dies oben (S. 199 und S. 208 des 1 Bandes) zu zeigen versucht haben, unvermeidlich alle und jede Art von Verantwortlichkeit, namentlich auch die einer Nachlässigkeit durch die Unterdrückung und Verschweigung, oder die einer absichtlichen Verheimlichung wichtiger Umstände oder Thatsachen, welche dem eigentlichen, im Hintergrunde stehenden Versicherten, zur Last gelegt werden könnten; und von dieser Verantwortlichkeit kann er sich nur durch eine ausdrückliche Stipulation in der Police befreien.

Die erste, unumgängliche Pflicht des Versicherten, und die, welche in allen Handelsstaaten als die sine qua non Bedingung der Gültigkeit des Assekuranz-Contractes betrachtet wird, besteht also in der vollständigen und gewissenhaften Mittheilung aller wesentlichen, die Versicherung betreffenden und ihm bekannten Umstände oder Thatsachen. Ueber diesen Punkt herrscht in allen Assekuranzrechten ein vollkommener Einklang und in allen erscheint die Unterlassung dieser Anzeigen, oder die zurückgehaltene Mittheilung dessen, was zur Kenntniß des Versicherers hätte gelangen sollen, als ein strafbarer Fall. Der Versicherte darf nicht allein die üblichen, erforderlichen und gesetzlich bestimmten Anzeigen von denen wir oben (Band 1 S. 396 und 398) geredet haben, nicht zurückhalten, sondern er ist auch gehalten, minder wichtige Umstände nicht zu verschweigen, sobald er in irgend einer Beziehung voraussetzen oder berechnen kann, daß sie auf die Versicherung einen gewissen Einfluß üben müssen, zumal wenn er die Gewißheit besitzt, daß sie nur ihm allein bekannt sein dürften. Was davon wichtig oder nicht wichtig für den Versicherer sein kann, das ist allerdings seiner Beurtheilungsgabe überlassen, aber um sich sicher zu stellen, lasse er sich das Sprichwort gelten: besser zu viel als zu wenig! Er muß sich jedenfalls vorwurfsfrei zu halten suchen.

In der Anwendung der allgemeinen, die Verpflichtung der Anzeigen betreffenden Regel auf die Verantwortlichkeit des Versicherten, findet zwischen dem, was der Gebrauch in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten erheischt, und dem, was die Gesetze des Europäischen Festlandes gestatten, eine sehr bedeutende Verschiedenheit statt. Wird eine solche Angabe als eine gewisse, bestimmt gemachte, dann wird überall eine Bedingung des Contractes daraus, sobald sie, wie dies in allen Versicherungsplätzen des Europäischen Festlandes geschieht, in denselben einverleibt worden, woferne das Gegentheil nicht ausdrücklich in der Police stipulirt wird, und der Versicherte sich nicht vorbehält,

daß sie nicht in ihrem buchstäblichen Sinne, sondern nur in ihrer Allgemeinheit zu verstehen sei. Wir verweisen den Leser auf das, was wir in dem ersten Bande dieses Werkes S. 412 und 413 darüber gesagt haben, besonders auf das dort gegebene Citat Baldasseroni's. Aber in England und in den Vereinigten Staaten herrscht ein anderes System. Dort, wo es gebräuchlich ist, mündliche Anzeigen, etwa durch den Makler, oder schriftlich zu machen, ohne sie eben dem Texte der Police einzuverleiben, und wo sie: „representation" genannt werden, wird eine jede am Rande derselben beigeschriebene Anzeige dieser Art, welche Wortfügung ihr auch immer gegeben werden mag, unausbleiblich als eine vollkommene „warranty" betrachtet, das heißt, der Versicherte ist dann verpflichtet, derselben buchstäblich, mit einer skrupulösen Genauigkeit, und auf die Gefahr der Ungültigkeit seiner Police, Genüge zu leisten. Wird die Anzeige oder Mittheilung der Police nicht einverleibt, so bleibt sie, selbst wenn sie der Police beigelegt oder derselben angeheftet wäre, nichts als eine bloße einfache „representation", und kann nicht in dem Lichte einer „warranty", das heißt, einer übernommenen Pflicht der faktischen und genauen Bewährung ihrer Wahrheit angesehen und behandelt werden. Es hängt dann allein von der Natur und dem eigentlichen Wesen der gemachten Anzeige ab, ob sie, außerhalb der Police eine genaue Bewährung ihrer Wahrheit bedingt, und als solche beurtheilt werden soll, oder ob es hinreicht, daß sie in allen wesentlichen Punkten, nicht hinter der Wahrheit zurückbleibt und ihrem Zweck so wie ihrer Abfassung im Allgemeinen entspricht.

Diese Verschiedenheit in der Beurtheilung und Anwendung der durch die Anzeige übernommenen Pflicht des Versicherten, von dem was in dieser Hinsicht auf dem festen Lande als Regel gilt, veranlaßt uns das Englische und Amerikanische System von dem unsrigen, zu trennen, jedes separat zu beleuchten und in zwei Abschnitten einzutheilen, die wir sogleich bezeichnen werden, nachdem wir zuvörderst der Untersuchung der Frage: Welcher Art sind die Anzeigen die der Versicherte nicht unterdrücken oder verschweigen darf, ohne den Verdacht absichtlicher Verheimlichung auf sich zu ziehen und in Folge derselben, sich der Gefahr der Ungültigkeit seiner Police blos zu stellen? — einige Augenblicke gewidmet haben.

In allgemeiner Hinsicht kann diese Frage damit beantwortet werden, daß die Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes und der Reise, die Nationalität des Eigenthümers, zumal in Kriegszeiten, das

Schiff und der Capitain zu den wichtigſten Dingen gehören, welche auf die Gefahr Einfluß üben und demnach angezeigt werden müſſen. Dies iſt ſchon oben Band 1 S. 396 beſprochen worden. Sodann handelt es ſich um die Anzeigen, welche außer denen, gewöhnlich in der Police enthaltenen Angaben, nothwendig ſtattfinden müſſen, um den Vorwurf der Verheimlichung zu entgehen. Um dieſe beſtimmen zu können, erfordert es die Billigkeit, daß die Unterſuchung der Gleichheit der Mittel, welche beiden Contrahenten zu Gebote ſtehen, um die Gefahr richtig zu ſchätzen, vorangehe. Kenntniſſe und Nachrichten, welche einer ſo gut haben kann als der andere, brauchen nicht mitgetheilt zu werden. Beſitzt aber in dieſer Hinſicht einer der Contrahenten einen entſchiedenen Vortheil über den andern, ſo muß er ihn aufgeben, und in ihrer reſpektiven Stellung, die Gleichheit eintreten laſſen von der wir im Eingange geredet haben. In dieſer allgemeinen Regel, liegt auch die Beantwortung der aufgeſtellten Frage über die Natur der zu machenden, nothwendigen Anzeigen. Es giebt viele Gegenſtände, über die der Verſicherte ein Schweigen beobachten kann, ohne Unrecht zu handeln. So braucht er bei einer Caseo-Verſicherung ſich nicht auf die frühere Geſchichte des Schiffes einzulaſſen. Die nothwendige Bedingung hiebei iſt, niemals einen Umſtand zu unterdrücken, der auf die Beurtheilung der Gefahr einen weſentlichen Einfluß ausüben kann. Von dem Verſicherer wird gefordert, daß er ſich in jedem Sinne des Wortes an die Stelle des Verſicherten ſetze. Daſſelbe Verhältniß muß auch der letztere gegen ihn beobachten und ihm, in ſoweit es zweckdienlich iſt, die allgemeine Kenntniß, die er ſelbſt von der Sachlage beſitzt, vollſtändig geben. Iſt dies, in vollkommener guten Treue geſchehen, ſo kann den Verſicherten auch kein Vorwurf treffen, noch ein Zweifel über den Werth der Einrede des Verſicherers ſtattfinden, daß man dieſes, oder jenes nicht angezeigt, verſchwiegen, oder gar verheimlicht hätte. Die höchſt ſchwierigen Diſtinctionen, und beſonders Definitionen von der Bedeutung dieſer Worte, würden dann einen großen Theil ihrer Wichtigkeit verlieren, und dem ganzen Verhältniß zwiſchen Verſicherten und Verſicherern ein ſehr einfacher Boden angewieſen werden. Wir können jedoch einen Verſuch dieſer Definitionen, nicht entſagen, da ſie ſo oft in Frage geſtellt werden.

Ein bloßes Nicht-Anzeigen iſt nichts als eine Unterlaſſungsſünde (peccatus omissionis) von der es in der Regel nicht vorausgeſetzt werden darf, daß ſie aus einer andern Quelle als aus Nachläſſigkeit oder aus Mangel an Einſicht abſeiten des Verſicherten in

Betreff der Wichtigkeit des nicht angezeigten Umstandes und dessen Einfluß auf den Entschluß des Versicherers fließen kann. Für diesen Mangel an Beurtheilungsgabe oder an Einsicht selbst gewöhnlicher Art, sollte, da er von höherer Hand herrührt, billiger Weise Niemand als straffällig betrachtet werden können. Da jedoch ein solcher Urtheilsfehler für den Versicherer eben so schädlich wirken kann, als eine Nachlässigkeit des Versicherten, so kann dieser auf keine größere Nachsicht Anspruch machen, als jenem zu Theil wird, der sich eine solche Nachlässigkeit hat zu Schulden kommen lassen. Für diese aber kann von Verantwortlichkeit nur da die Rede sein, wo dem Versicherer daraus Schaden erwachsen ist, und dieser denselben beweisen kann. Vermag er dies nicht, so kann er, der bloßen Nachlässigkeit wegen, nie berechtigt sein, auf die Nichtigkeit der Police zu bestehen und von dem schuldigen Schaden-Ersatz überhaupt entbürdet zu werden. Der Art. 1 Tit. XIII der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ den der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen zum 131 Art. seines Tit. VII der II. Abtheilung gemacht hat, enthält die Worte: „Wer Schaden fordert, muß Schaden beweisen“. Diese, freilich zum Schutz der Interessen des Versicherers ursprünglich festgestellte Vorschrift, würde dem Vorwurf einer Ungerechtigkeit nicht entgehen, wäre dem Versicherten das Recht versagt, sie auch benutzen zu können, und sich in dem Besitz aller Vortheile seiner Stellung geschützt zu sehen, wenn der Versicherer keinen Schaden beweisen konnte, den ihm die unwillkürliche Nachlässigkeit des Versicherten zugefügt hätte, dennoch aber die Police aufgehoben wissen wollte. Von einer vollkommenen Gleichheit der Stellung beider Contrahenten, auf die wir oben S. 2 hingewiesen haben, würde unter solchen Umständen keine Rede sein können.

Bei einem Verschweigen (von den Franzosen: „réticence“ genannt), wo ein Contrahent die Mittheilung einer ihm bekannten Thatsache an den andern unterläßt, ist schon die Voraussetzung zulässig, daß er von ihrer Wichtigkeit und ihrem Einfluß auf die Gefahr einen mehr oder minder richtigen Begriff besitze, und es bleibt dann zu untersuchen, ob die stattgefundene Verschweigung mit oder ohne Absicht geschehen ist. In dem letzteren Falle nimmt sie abermals den Charakter einer Nachlässigkeit an, und was dadurch verschuldet wird, muß immer nach den oben angegebenen Regeln beurtheilt werden. Ist der Versicherte aber zu dem Verschweigen durch einen Hintergedanken, oder gar durch irgend eine böswillige Absicht verleitet worden, so tritt die sträfliche Natur desselben ein — es wird ein Verhehlen oder eine

Verheimlichung daraus, der ein Dolus oder ein Betrug zum Grunde liegt. Diese Verheimlichung ist das, was in Englischer Sprache: „concealment“ heißt. Ein Verschweigen ohne unlautere Absicht ist denkbar, aber eine Verheimlichung ohne sie, durchaus unmöglich. Die letztere ist nichts mehr noch weniger als die Unterdrückung einer Thatsache, oder eines wichtigen Umstandes, wovon einer der Contrahenten eine genaue, der andere aber gar keine Kenntniß besitzt, noch Gelegenheit hat, sich dieselbe zu verschaffen, und die ihn, wären sie ihm bekannt, veranlassen würden, die vorgeschlagene Versicherung entweder gar nicht, oder jedenfalls nur zu einer höheren Prämie zu übernehmen, als er sonst gefordert haben würde. Es ist daher offenbar, daß, wenn eine solche Thatsache absichtlich zurückgehalten wird, der Zweck nur Betrug sein kann, und die natürliche Folge muß dann die Auflösung des Versicherungs-Vertrags sein.

Unserer Andeutung gemäß trennen wir nun, in der ferneren Untersuchung dieses Gegenstandes, die Gesetze und Gebräuche Englands und der Vereinigten Staaten, von denen der Staaten des Europäischen Festlandes, und theilen sie in zwei Abschnitte, nämlich:

A. Von den Anzeigen und Verheimlichungen, nach den Gesetzen des Europäischen Continents.

B. Von den Anzeigen und Verheimlichungen nach Englischen und Amerikanischen Begriffen und Gebräuchen;

denen wir einem dritten:

C. Von dem Beweise der Verheimlichung,

der beide voranstehende Categorien umfaßt, anschließen werden.

Wir beginnen demnach mit dem Abschnitt:

A. Von den Anzeigen und Verheimlichungen, nach den Gesetzen des Europäischen Festlandes.

Den wahren Begriff von dem eigentlichen Wesen einer Anzeige at Duer vollkommen durch die folgenden Worte bezeichnet: „Eine Anzeige ist eine, von dem Versicherten selbst, oder durch seinen Stellvertreter dem Versicherer gemachte Angabe von Thatsachen, Umständen oder Nachrichten, deren Wirkung eine Vermehrung oder Verminderung der Gefahren herbeiführt, welche sich, ohne sie, in einem anderen Lichte zeigen würden, um ihm dadurch das Mittel zu einer richtigen Schätzung der Gefahren an die Hand zu geben, deren Uebernahme

„ihm vorgeschlagen wird.“ (Siehe Duer: On the Law and Practice of Mar. Insur. II Vol. Sect. XIV. p. 656.)

Im Allgemeinen sind alle Anzeigen für nothwendig zu erachten, ohne welche es beiden Contrahenten an hinreichenden Mitteln fehlt, die Gefahr richtig zu beurtheilen; aber Niemanden kann es zur Pflicht gemacht werden, die Folgerungen, welche der andere daraus ziehen dürfte, zu berichtigen, woferne es nicht auf der Hand liegt, daß er in der Schätzung der Gefahr durch Unwissenheit einen groben Irrthum begeht. Hier würde eine Verheimlichung in moralischer Hinsicht stattfinden, die es in gesetzlicher nicht ist, wie z. B. in dem Falle des Hamburgischen Kaufmannes, der zwei Ladungen Wein von Bordeaux, die eine nach Hamburg, die andere nach Lübeck, verschiffen ließ, und dem bei seiner Meldung um Assekuranz, bei einer der Versicherungs-Gesellschaften in Paris, eine billige Prämie für die Versicherung nach Hamburg gefordert und die Frage vorgelegt ward, wie groß die Entfernung von Hamburg nach Lübeck sei. Die Antwort war zwölf Französische Lieues, worauf der Director der Assekuranz-Compagnie, in dem Glauben, Lübeck liege an einer und derselben Küste mit Hamburg, zu der nämlichen Prämie die Versicherung übernahm. Wer kann daran zweifeln, daß es hier zu des Versicherten Pflicht gehörte, den geographischen Irrthum seines Versicherers zu berichtigen?

Lord Mansfield's Begriff von der Pflicht des Versicherten, bestätigt die hier ausgesprochene Ansicht. „Versicherung“ — sagte er (in dem Falle von Carter vs Boehm, 3 Burr. 1905; 1 Black 592) — „ist Speculation. Die besonderen Umstände, aus welchen die Gefahr beurtheilt werden muß, sind gewöhnlich nur dem Versicherten „bekannt. Der Versicherer glaubt seiner Darstellung, und läßt sich „auf das Geschäft in der Zuversicht ein, daß jener keine ihm bekannten „Umstände in der Absicht verheimlichen werde, ihn in den Irrthum „zu führen, daß diese Umstände nicht vorhanden seien und ihn da„durch zu einer unrichtigen Schätzung der Gefahr zu verleiten. Das „Zurückhalten solcher Umstände ist Betrug, und darum macht es die „Police ungültig.“ Schon Cicero (in Cic. de Off. III 12 et 13) sagt: „Ein anderes ist verheimlichen, ein anderes ist schweigen. „Man macht sich keiner Verheimlichung schuldig, wenn man über „etwas schweigt, sondern dann, wenn man, seines eigenen Vortheils „wegen, andere absichtlich in einer ihnen nachtheiligen Unwissenheit „erhält.“ Dies war ganz und gar der Fall bei der oberwähnten Versicherung in Paris. Es kann jedoch nicht in Abrede gestellt wer-

den, daß der Verſicherer keinesweges auf die Ungültigkeit des Contractes hätte dringen können, weil der Verſicherte ihm nicht anzeigte, was ihm hätte bekannt ſein ſollen; denn der Verſicherte iſt nicht verpflichtet anzuzeigen, was der Verſicherer wiſſen ſollte, was er zu wiſſen oder zu erfahren auf ſich nimmt, und was er, als ihm bereits bekannt, nicht näher zu wiſſen verlangt. „Der Zweck der Regel, „welche den Contrahenten gegenſeitige Mittheilung zur Pflicht macht“ — ſagt Benecke mit vollkommenem Rechte — „geht auf Verhinde„rung des Betrugs und auf Beförderung eines offenen, redlichen Ver„fahrens“ (ſiehe 1ſte Ausg. Bd. III Kap. 10 S. 104). Wenn in dem oben erzählten Falle, der Verſicherte dem Franzöſiſchen Aſſekuradeur geantwortet hätte: „Zu Lande iſt die Entfernung Lübecks von Hamburg „nur zwölf Lieues, aber es erfordert eine Seereiſe von ſo und ſo viel „Lieues und ſo viel Tagen um dahin zu gelangen,“ — ſo hätte er ſeine Pflicht erfüllt; denn der Verſicherer muß alles wiſſen, was ſeinen Entſchluß in doppelter Hinſicht feſtſtellen kann, erſtlich ob er die Verſicherung überhaupt, zweitens, zu welcher Prämie er ſie übernehmen ſoll, zwei Dinge über die, ohne die Beſchaffenheit der Reiſe vollkommen zu kennen, er unmöglich entſcheiden kann.

Zur vollkommenen Beurtheilung deſſen, was in Betreff unterlaſſener Anzeigen und Verheimlichungen in Hamburg Geſetz iſt, müſſen die darauf mehr oder weniger Bezug habenden Artikel der „Hamburgiſchen Aſſekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ in ihrem Zuſammenhang unterſucht werden. Wir geben ſie daher hier:

Tit. I Art. 4. „Zu richtiger Ausfüllung der Policen wird erfordert, daß deutlich darin angezeigt werde (§ 3) die Zeit, wann das Schiff von dem Orte, wo die Gefahr anfängt, abgegangen.“

Tit. IV Art. 12. „Ein jeder kann ſich zu aller Zeit, wann und wie es ihm gefällig iſt, verſichern laſſen. Er iſt aber gehalten ſeine von dem Schiffe habende Nachricht dem Aſſekuradeur getreulich zu eröffnen und in der Police anzuzeigen, ob und wie lange das Schiff von dem Orte, wo es ſeine Ladung eingenommen, bereits abgegangen, oder ob noch daſelbſt, oder an welchem Orte ſonſt es liege. Geſchiehet in der Police keine Erwähnung davon, ſo wird es ſo genommen, daß, zufolge der jüngſten Nachricht und Wiſſenſchaft, die er Aſſekurirte zur Zeit der Verſicherung davon gehabt und erhalten, oder wenigſtens haben können, das Schiff noch wirklich an dem Orte der Ladung gelegen. — Wäre aber das Schiff der Zeit bereits abgegangen, oder ſchon über die gewöhnliche Zeit unterweges, und

„derjenige, der versichern läßt, hätte darum gewußt und solches nicht „angezeigt, so ist die Assekuranz von keinen Würden, der Assekura„deur aber die volle Prämie zu behalten befugt.“

Ibid. Art. 15. „Wenn einer, der die Versicherung thun läßt, „die Wissenschaft und Nachricht, welche er von seinem Correspon„denten hat, sie möge beschaffen sein, wie sie wolle, und eintreffen „oder nicht, aufrichtig und redlich in der Police angezeigt; so hat die „Versicherung ihre Richtigkeit, und sind die Assekuradeurs in allen „Fällen daran verbunden, in Entstehung dessen aber zu nichts ge„halten.“ *)

Tit. V Art. 9. „Ist ein Schiff zur Zeit da die Assekuranz ge„schieht bereits vergangen oder verloren, und kann der Assekurirte „allenfalls eidlich erhärten, daß er von dem Schaden und Verlust des „Schiffes, zu der Zeit, da er die Versicherung thun lassen, oder solche „zu thun befohlen, nicht gewußt, so hat die Assekuranz, wann sie „eher geschlossen worden, als der Assekurirte Nachricht von dem Scha„den erhalten, oder falls derselbe außerhalb Landes sich befindet, ehe „solche Nachricht von ihm hieher geschrieben und allhier kund werden „können, an beiden Seiten ihre Richtigkeit, und müssen die Assekura„deurs den Schaden, ihrer Verpflichtung gemäß, bezahlen.“

Nach dem obigen Art. 13 ist der Versicherte verpflichtet alle und jede Nachricht welche er von seinen Correspondenten empfangen hat, anzuzeigen, und wenn er dies gethan hat, so ist es vollkommen einerlei, ob sie sich als wahr oder falsch ausweist — es ist offenbar nur eine Nachricht, und nicht ein Faktum, wovon hier geredet wird, und die ausgesprochene Gleichgültigkeit in Betreff ihrer Bestätigung oder Unwahrheit, kann sich nur auf die erstere und nicht auf die letztere beziehen; denn an eine Impunität des Versicherten bei der falschen Angabe einer Thatsache, kann hier nicht gedacht worden sein. Sodann dürfte der Sinn, in welchem das Wort: Correspondent in diesem Artikel gebraucht wird, einige Zweifel erregen, da man einerseits darin denjenigen sehen will, für dessen Rechnung oder in dessen Auftrag die Versicherung ausgeführt worden, auf der anderen, nur einen gewöhnlichen Geschäftsfreund darin erkennt, von dem der wirkliche Versicherte oder der Assekuranz-Besorger eine Nachricht erhalten haben kann. Diese letztere Auslegung möchte nur dann die Wahrscheinlich-

*) Dies Wort: „Entstehung“ steht hier wohl an der Stelle des üblichen: „Unterlassung“ oder muß wenigstens so verstanden werden.

keit für sich haben, wenn man nicht voraussetzen will, daß derjenige, der Versicherung übernimmt, möge dies nun für eigene oder für fremde Rechnung geschehen, Vorkehrungen dazu trifft, sobald die Mittheilungen seines Correspondenten ihm dies gebieten, sei es in Folge eines Auftrags von diesem, oder in Folge einer nothwendigen Sorgfalt für sein eigenes Interesse, welches der Correspondent als sein Faktor oder Agent in Händen haben möchte. Dies ist der ganz natürliche Weg, und ohne Zweifel ist es in dieser Beziehung allein, daß der Ausdruck: Correspondent, in der Assekuranz-Ordnung gebraucht worden ist. Denn diese Auslegung verträgt sich mit der Natur des ganzen Verhältnisses. Daß der Zweck des besagten Artikels kein anderer sei, als zu erklären, daß wo nur eine Nachricht mitgetheilt worden, es gleichgültig sei, ob sie sich als gegründet ausweise oder nicht, keineswegs aber etwas über die Pflichten des Versicherten zu bestimmen, wie Dr. Pöhls behauptet — (siehe S. 588 im 5ten Abschnitt des 2ten Theils seines Assekuranz-Rechtes) — scheint sich nicht mit der Aufgabe zu vertragen, die Bedingungen des Contractes so zu stipuliren, daß der Versicherte sich nicht irren und vermeiden kann, denselben durch irgend etwas zu präjudiziren. Der Versicherte muß nicht nur anzeigen, welche Nachrichten und von welcher Zeit er sie von dem Schiffe hat, sondern Treu und Glauben erheischen es, daß er den Mangel an neueren möglichen Nachrichten ebenfalls anzeigen, wenn seine eigenen letzten Nachrichten, nicht die neuesten sind. (Siehe: „Juristische Abhandl." von A. Heise und F. Cropp. Band I S. 89 u. ff.)

Versäumt der Versicherte dies, so tritt die Verordnung der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung in Kraft, nach welcher angenommen werden muß, „daß zufolge der jüngsten Nachricht und Wissenschaft, die der Assekurirte zur Zeit der Versicherung davon gehabt und erhalten, oder wenigstens haben können, das Schiff noch wirklich an dem Orte der Ladung gelegen." Wir weisen hier auf die beiden Artikel 28 und 29 Tit. III der 1sten Abtheil. des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" hin, welche der Leser S. 61 im 1sten Bande dieses Werkes finden wird, in denen der erste eine gleichlautende Verfügung, der letzte einen jetzt unwichtigen Zusatz zu derselben enthält.

Wenn also das Schiff bereits vor der Zeit, wo die jüngste Nachricht von dem Abgangshafen aus hätte abgesandt werden können, dort versegelt und verunglückt sein sollte, so kann der Versicherer für nicht in Anspruch genommen werden; die Assekuranz aber ist

rechtsbeständig wenn die erforderlichen Anzeigen gehörig gemacht worden, wenn auch zu der Zeit wo die Versicherung genommen, das Schiff bereits verunglückt gewesen, nur muß der Versicherte, wenn seine Ungewissenheit in Betreff des demselben befallenen Unglücks, sich nicht augenscheinlich aus andern Umständen ergiebt, bereit sein, eidlich erhärten zu können, daß er den Verlust des Schiffes oder den eingetretenen Schaden nicht gekannt habe. So verfügt es der oben angeführte 9 Art. Tit. V der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung. Dies gilt auch für den Fall wo der Versicherte an dem Orte anwesend ist, wo Versicherung genommen worden ist. (Siehe Heise und Cropp. ibid.)

Ist, in Folge eines erhaltenen Auftrags, Versicherung für Rechnung eines Auswärtigen genommen worden, so hat sie nur dann Bestand, wenn sie eher geschlossen worden, als derselbe die Nachricht von dem Schaden nach dem Orte, wo versichert werden soll, geschrieben hat, oder als sie dort bekannt werden konnte. Dies besagt der gedachte 9te Artikel ausdrücklich. Denn es versteht sich von selbst und die bona fides erheischt es unbedingt, nicht allein, daß er zur Zeit, als er den Auftrag an seinen hiesigen Correspondenten gab, durchaus keine Kenntniß von dem eingetretenen Unfalle haben durfte, sondern auch, daß wenn diese ihm nach abgegangenem Auftrage zeitig zukommen sollte, daß ihre unaufgehaltene Mittheilung an seinen Commissionär denselben vor Ausführung seiner Order erreichen und dieselbe verhindern konnte, und er diese Anzeige unterließe oder zurückbehielte, seine Ansprüche auf Ersatz des erlittenen Schadens alle Rechtskräftigkeit verlieren würden. Die letzterwähnte Vorschrift der Assekuranz-Ordnung hat offenbar nur den Fall ins Auge gefaßt, wo der Versicherte eine directe Order zur Besorgung der Assekuranz gegeben hat. Ist aber diese Order durch mehrere Hände gegangen, wie z. B. in dem Falle wo ein in Drontheim anwesender Schiffer seinem Rheder in Rostock und dieser weiter an seine Geschäftsfreunde in Hamburg den Auftrag zur Versicherung einiger für Rechnung des Schiffers verladenen Güter weiter beförderte, so ist der eigentliche Versicherte nicht gehalten die Nachricht von dem Unfalle direct an den Ort, wo die Versicherung besorgt wird, gelangen zu lassen. Hat er ungesäumt seinen Mandatar, und dieser wieder seinen Substitut davon in Kenntniß gesetzt, so ist alles geschehen, was der Assekuradeur billiger Weise verlangen kann, und die Versicherung bleibt in Kraft. Denn da er möglicher Weise nicht einmal wissen kann, wo und von wem sein

Auftrag ausgeführt werden soll, so kann ihm auch die Pflicht einer directen-Benachrichtigung an den endlichen Assekuranzbesorger nicht obliegen. Aber weder der eigentliche Versicherte noch sein Mandatar, noch dessen Substitut dürfen in der schleunigsten Uebersendung und Mittheilung dieser Nachricht säumen, und müssen sich keine Verzögerung zu Schulden kommen lassen. Der Versicherte kann seine Ansprüche an den Versicherer nur dann geltend machen, wenn hier überall die nöthige und erforderliche Diligenz angewandt worden ist; und es ist in Betreff eines erwiesenen Mangels derselben, ganz gleichgültig wo er stattgefunden hat, ob an der Quelle oder bei der Mittelsperson, oder ob die Kenntniß des Unfalls derselben auf irgend eine andere Weise zugekommen ist. Die ursprüngliche Verantwortlichkeit des Auftraggebers dem Versicherer gegenüber, muß in ihrer vollen Kraft bestehen und kann durch keinen Abweg unterbrochen werden den der Auftrag von seinem Ausgangspunkte bis zu seiner Vollziehung nehmen dürfte. Eben hier wird die Zweckmäßigkeit des Schluß-Paragraphs des 13 Art. Tit. III der 1sten Abtheilung des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ den wir S. 56 des 1sten Bandes dieses Werkes gegeben haben, einleuchtend, indem alle, die mit der Assekuranz zu thun gehabt haben, collectiv verpflichtet bleiben.

Minder glücklich ist in seiner Anwendung der Art. 15 Tit. III des gedachten „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen“ in Bezug auf Unterlassung der Anzeigen und Verheimlichungen. Er lautet folgendermaaßen: „Der Versicherte ist verpflichtet, die Nachricht, welche er von dem Schiffe hat, dem Versicherer aufrichtig und redlich mitzutheilen, und ihm Nichts zu verschweigen, was zu seiner Kenntniß gekommen und als ungewöhnlich auf des Versicherer's Entschluß Einfluß haben konnte; wobei die Entschuldigung, daß die Nachricht nicht öffentlich bekannt, noch unzuverlässig (— sollte wohl heißen weder öffentlich bekannt, noch zuverlässig) oder zweifelhaft gewesen sei, nicht stattfinden kann. Die Unterlassung derjenigen Anzeigen, welche nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß des Versicherers, sich überall, oder so wie geschehen, auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein konnten, annullirt die Versicherung und die Prämie ist verfallen. — Dies gilt natürlich nur von denjenigen Anzeigen, auf deren Unterlassung nicht andere Präjudize stehen.“

Die Bedingung dieses mit einer sehr mangelhaften Logik abgefaßten Artikels erheischt abseiten des Versicherten die Mittheilung einer jeden Nachricht ungewöhnlicher Art ohne Ausnahme; denn die

Ausrede, daß er sie ihrer Unzuverlässigkeit oder geringen Wahrscheinlichkeit wegen, derselben nicht werth geachtet und daher zurückgehalten habe, ist ihm versagt. Wenn er also diese Pflicht erfüllt hat, wird es ihm hinterher gestattet, sein „vernünftiges Ermessen", d. i. sein gesundes Urtheil geltend zu machen und zu untersuchen, ob eine solche Nachricht — ein bloßes Gerücht manchmal — wirklich auf den Entschluß des Versicherers einzuwirken geeignet sei oder nicht. Und wenn ihm dies dann sagen sollte, daß eine solche Nachricht gerade ihrer Unzuverlässigkeit, oder Unwahrscheinlichkeit wegen, nicht beachtet zu werden verdient, so antwortet ihm der frühere Theil des Artikels, daß hier keine Hülfe sei, und das die Anzeige jedenfalls erfolgen müsse. Wozu, möchten wir jetzt fragen, dient ihm sein „vernünftiges Ermessen", wenn beim Auftauchen des ersten besten Gerüchtes dasselbe erst post factum d. i. bis es zu spät ist, gebraucht werden, bis dahin aber schweigen soll?

Der zweite Abschnitt der „Neu bearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften" worin dem „vernünftigen Ermessen" des Versicherers gar kein Spielraum gestattet wird, enthält unter der Benennung: „Besondere Pflichten der Versicherten" eilf Artikel, § 8 bis 18 inclusive, von denen sich die meisten auf die nothwendigen Anzeigen beziehen. Wir heben aus diesen nur die folgenden heraus, mit Hinweisung auf die mehr oder weniger gleichlautenden Artikel des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847."

Der 8te Art. sagt: „Der oder diejenigen, welche für eigene „Rechnung oder durch Mittelspersonen Versicherungen nehmen, sind „daher mit diesen collectiv verpflichtet:"

1) „jede auf den Gegenstand der Versicherung bezügliche, ihnen „bekannte Nachricht, zur Kenntniß des Versicherers zu bringen;"

2) „muß auch, wenn der Auftrag aus der Nähe oder Ferne „anders, als mit der regelmäßigen Briefpost, oder mit dem letzten, „vom Abgangshafen angekommenen Schiffe hierher gelangte, dieses „und die Art des Hiehergelangens mitgetheilt werden, wobei nicht „minder vorausgesetzt wird, daß auch dahin, von woher ein auswär„tiger indirecter Auftrag kam, derselbe nicht anders als auf diese „Weise gelangt ist, auch darf der Versicherer Nachweisung der Ueber„einstimmung des Datums des Briefes und des Tages seines Ab„ganges fordern, und es ist die Versicherung ungültig, wenn solche „nicht genügend geleistet wird:"

3) „hat der Versicherte bestimmt anzuzeigen, in welche andere „Häfen, oder auf welche andere Rheden, das zu versichernde Schiff, „oder das, welches den zu versichernden Gegenstand enthält, unter„wegs ein- oder anzulaufen die Freiheit haben soll;“

4) „desgleichen es anzuzeigen, wenn der Auftrag zur Versiche„rung von einem andern Orte gegeben worden, als demjenigen, wo „das Schiff in Ladung liegt, eingeladen hat oder einladen soll;“ ferner

5) „wenn das Schiff noch nicht an dem Orte angekommen war, „wo die Versicherung anfangen soll.“

„Wer diese Anzeigen nicht gehörig und aufrichtig macht, „verliert seinen Anspruch auf Schaden-Ersatz, ohne die Prä„mie zurückfordern zu können.“

Mit diesen Artikeln wolle man den 20, 28, 29, 30, 32 und 33sten Art. des Tit. III Theil 1 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen“ vergleichen, da sie mehr oder weniger gleichlautende Bestimmungen enthalten. Der wichtigste Punkt in diesen Bremer Bedingungen ist die Pflicht der Anzeige abseiten des Versicherten einer jeden, ihm bekannten und auf den Gegenstand der Versicherung bezüglichen Nachricht, ohne Ausnahme, daher jedes Verschweigen einer solchen Art hinreicht, um der Police ihre Gültigkeit zu rauben.

Die Schwierigkeit, die genauen Gränzen der Verantwortlichkeit des Versicherten bei verschwiegenen Umständen zu bestimmen, leuchtet am besten aus der Verschiedenheit der Gesetzgebungen über diesen Punkt hervor, wie das die folgende Zusammenstellung ihrer Verordnungen erweisen wird.

In dem Französischen „Code de Commerce“ spricht sich der Art. 348 über die Verpflichtung des Versicherten hinsichtlich der Anzeigen folgendermaßen aus. „Jede Verschweigung, jede fälschliche Angabe des Versicherten, jeder Unterschied zwischen dem Assekuranz-Contracte und dem Connossemente, welche die Schätzung der Gefahr verringern, oder den Gegenstand derselben ändern würden, macht die Police ungültig. Die Versicherung wird ungültig, selbst in dem Falle, wo diese falsche Angabe oder dieser Unterschied gar keinen Einfluß auf den Schaden oder den Verlust des versicherten Gegenstandes gehabt hätten.“

Der Zweck der seltenen Strenge des zweiten Paragraphs des angehenden Artikels, war, wie Napoleon's Minister Corvetto

vor dem Staatsrathe (in seiner Sitzung vom 8 September 1807) bezeugte, die Vermeidung aller speciösen Diskussionen und Debatten in den Gerichtshöfen über die Natur einer Verschweigung. „Dem Versicherer“ — sagt er — „gebührt die vollkommene Kenntniß „der Gefahr, deren Uebernahme man ihm vorschlägt. Wollte man „ihm irgend einen Umstand verhehlen, der diese Gefahr ändern „oder seine Meinung von derselben verringern könnte, so hieße das „ihm Eventualitäten aufbürden, mit denen er wahrscheinlich nichts zu „thun haben möchte, oder die er nur unter ganz anderen Bedingun„gen auf sich nehmen würde — mit einem Worte, man würde ihn „betrügen. Der beiderseitige Consens, welcher allein dem Con„tract seinen Bestand verleihen kann, würde fehlen. Die Einwilligung „des Versicherten würde sich auf einen Gegenstand, die des Ver„sicherers auf einen andern beziehen, und da die Absicht beider Par„theien eine ganz verschiedene Richtung nehmen würde, so könnten sie „auch nicht zusammentreffen, und doch ist es nur der Einklang bei„derseitiger Einwilligung, aus dem das Wesen des Contractes her„vorgehen kann. Diese Grundsätze bahnen den Weg zu dem zweiten „Paragraph. Wo kein Contract existiren kann, kann er auch weder „Folge noch Wirkung haben. Aus diesem Gesichtspunkt betrachtet, „muß es dann dem Versicherer völlig gleichgültig sein, ob das Schiff „verunglückt oder nicht, oder ob es durch einen Zufall verloren geht, „auf den die Verschweigung, oder eine falsche Angabe keinen Einfluß „üben konnten — der Versicherer würde immer berechtigt sein zu ant„worten, daß er auf einen bestimmten Risico gezeichnet und daß dieser „Risico nie existirt hat.“ (Siehe Boulay-Paty Cours de Droit Comm. Marit. Vol. III pag. 509.

Derselbe Autor giebt aus dem: „Journal de Jurisprudence Comm. et Mar. de Marseille“ mehrere Beispiele von der Wirkung des Verschweigens (réticence) auf die Versicherung, von denen wir nur die folgenden ausheben wollen, welche zur Beweisführung der in dieser Hinsicht eingeführten Regel, hinreichend sein dürften.

Am 15 November 1818 trat der Schooner Ino, Capitain Coklin, seine Reise von Marseille nach der Insel Cuba an. Am 10 Juni 1819, also sieben Monate nach erfolgter Abreise, ließ ein Herr P. die Summe von 600 Franken auf Waaren am Bord des gedachten Schooners durch die Herren P. Bernard u. Comp. zu der Prämie von 2½ Procent versichern. Die Police enthielt durchaus keine Anzeige von dem Tage der Abfahrt des Schooners. Am 17. Juli

deſſelben Jahres ward das Handelsgericht aufgefordert, die Verſicherung zu annulliren, auf dem Grunde, daß eine ſieben Monate nach dem Anfang der Gefahr genommene Verſicherung, ohne daß dieſer Umſtand den Verſicherern angezeigt worden wäre, unmöglich gültig ſein könne, daß dieſer Zwiſchenraum, von dem Tage der Abfahrt des Schooners bis zum Datum der genommenen Verſicherung, ein Beweis der Befürchtungen des Verſicherten ſei, das Fahrzeug möchte verunglückt ſein, daß alles dies am Ende auf eine Verſchweigung (réticence) hinauslaufe, weil es unmöglich ſei, daß irgend ein Aſſekuradeur zu der gewöhnlichen Prämie eine Verſicherung gegen die Gefahren einer Schiffahrt habe leiſten können, welche ſieben Monate vorher angefangen hätte.

Das Handelsgericht von Marſeille ſprach am 20 Juli 1819 die Nullität der geſchloſſenen Verſicherung aus, weil der Verſicherte den wichtigen Umſtand des Tages der Abfahrt des Schooners ſeinen Verſicherern verſchwiegen hatte.

Am 15 März 1822 entſchied daſſelbe Handelsgericht, in einem ähnlichen Falle, 1) daß eine jede Verſicherung ungültig wird, ſobald ein Verſicherter, der ſchon ſeit längerer Zeit die Abreiſe eines Schiffes, und deſſen Einlaufen in einen Nothhafen gekannt hätte, dieſe Umſtände bei einer ſpäter genommenen Verſicherung, dem Verſicherer nicht angezeigt und ihn veranlaßt hätte, die Gefahr von dem Tage des urſprünglichen Abgangs zu übernehmen; 2) daß die Verſicherung als ungültig aufgehoben werden müſſe, ſelbſt dann, wenn die verheimlichten Facta, nämlich die Abreiſe und das Einlaufen des Schiffes in einen Nothhafen, nicht die directe Urſache des ſpäter ſtattgefundenen Unglücksfalles geweſen wären.

Man kann nicht umhin in dem Beweggrund der Franzöſiſchen Geſetzgeber zu der Einführung des obigen zweiten Paragraphs des Art. 348 ihres „Code de Commerce“ zu erkennen, daß er in der Ueberzeugung von der Unmöglichkeit geſchöpft worden iſt, eine genaue Scheidelinie zwiſchen dem zu ziehen, das in der Police angezeigt werden muß, und dem das unterdrückt werden darf, ohne ſich einer Verheimlichung ſchuldig zu machen. So viel auch darüber geſagt und geſchrieben worden iſt, ſo läuft doch alles eher auf eine Vermehrung als auf eine Vereinfachung der nothwendigen Regeln hinaus, und in dem ſo eben gemachten Verſuch, den Unterſchied zwiſchen einer Nichtanzeige, einem Verſchweigen und einer Verheimlichung richtig zu bezeichnen, wird man nicht haben überſehen können, wie nahe eine Nicht-

Anzeige an ein Verschweigen, und wiederum ein Verschweigen an eine Verheimlichung gränzt. In allen drei Fällen wird durch die Einwirkung einer directen Absicht, eine gewisse Verwandschaft erzeugt, die zu einer Assimilation derselben führen muß. In der langen und gelehrten Untersuchung, die Dr. Pöhls in den 30 Seiten seines 5ten Abschnitts, S. 548 bis 578 diesem Gegenstand widmet, wird man bald zu der Entdeckung gelangen, daß er ein Meer beschifft, dessen Küste er aus dem Gesichte verloren, und bei der fortwährenden Abweichung der Nadel seines Compasses, nicht wiederfinden kann.

Durch den besagten zweiten Paragraph nähert sich das Französische System in Betreff der dem Versicherten auferlegten Verbindlichkeit der Anzeige, der Englischen Methode, wie man weiterhin ersehen wird. Eine solche irrige Angabe löst die Versicherung auf, selbst wenn der Versicherte gewisse Umstände ohne Noth angezeigt hätte, sobald sie auf den Entschluß des Versicherers irgend einen Einfluß ausgeübt haben. Es ist nicht nothwendig z. B., daß der Versicherte bei einer Versicherung auf Casco anzeige, wie viel Mannschaft das Schiff am Bord habe, wenn er aber eine Zahl angiebt, und diese Zahl sich als falsch bewährt, so ist die Versicherung annullirt. Eine positive falsche Anzeige an den Versicherer, oder die Verheimlichung eines in Bezug auf die Gefahr wirklich wesentlichen, oder von dem Versicherer als wesentlich betrachteten Umstandes, annullirt auch in England die Police, selbst in dem Falle, wo die Ursache des Verlustes eine ganz andere wäre und gar nicht aus der falschen Angabe flösse, und ferner auch dann, wenn die Quelle der falschen Angabe, in einem Versehen, einer Nachlässigkeit oder einem Zufall gelegen hätte, ohne alle Einwirkung einer betrügerischen Absicht. (Siehe Kents Comment. Vol. III Sect. XLVIII p. 282.)

Im Holländischen „Wetboek van Koophandel“ enthält der Schluß des Art. 603 folgende Bestimmung: „In jedem Falle muß „bei Strafe der Ungültigkeit der Police, dieselbe die letzte Nachricht „angeben, welche der Versicherte in Betreff des Schiffes oder der „Waaren erhalten hat; und wenn die Versicherung für Rechnung „eines Dritten geschlossen worden ist, so muß das Datum des Ordre- „oder Avis-Briefs, oder die ausdrückliche Erklärung gegeben werden, „daß die Versicherung ohne Auftrag abseiten des Interessenten geschehen ist.“

Der Art. 604 sagt: „Wenn der Versicherte in der Police er-

„klärt, daß er von dem Zeitpunkt der Abreiſe des Schiffes nicht un„terrichtet iſt, und wenn es ſich ergiebt, daß die Aſſekuranz nach ſeiner „Abreiſe von dem Orte geſchloſſen worden iſt, wo die Gefahr des „Verſicherers begonnen hat, ſo beſitzt dieſer das Recht, in Schadens„fällen, von dem Verſicherten die Eidesleiſtung zu verlangen, daß ihm „der Tag der Abreiſe des Schiffes unbekannt geblieben ſei.“

Der Portugieſiſche „Codigo Commercial“ wiederholt in ſeinen Art. 1708 und 1709 buchſtäblich die oben gegebenen zwei Artikeln des Holländiſchen Geſetzbuches; aber in beiden iſt der wichtige Art. 348 des Franzöſiſchen „Code de Commerce“ nicht aufgenommen.

Auch im Spaniſchen Handelsgeſetzbuche beſchränken ſich die von dem Verſicherten geforderten Anzeigen, auf folgende:

Im Art. 862 wird angegeben, daß unter den Urſachen, welche die Verſicherer von allen Schaden-Erſatz befreien, eine jede „willkührliche „und mit der Chartepartie, oder dem Connoſſement der Rheder, Ab„lader und Befrachter in Widerſpruch ſtehende Verfügungen begriffen „ſei, wenn keine ausdrückliche entgegenſtehende Bedingung vorhan„den iſt.“

Art. 877. „Der Verſicherte iſt verpflichtet dem Verſicherer alle „Nachrichten mitzutheilen, die er über Schaden oder Verlüſte, die den „verſicherten Sachen zuſtoßen, erhält.“

„In ſo fern ſich aus der über die verſicherten Sachen angeſtellten „Unterſuchung ergiebt, daß der Verſicherte wiſſentlich in irgend einer Clauſel der Police falſche Angaben gemacht hat, iſt die Verſicherung für nichtig zu halten, und in Betreff der unrichtigen Taxirung der Waaren, das in Artikel 856 verordnete zu beobachten.“ (Dieſer Art. 856 iſt S. 850 des erſten Bandes in dem Kap. II des Titels I der zweiten Abtheilung zu finden.)

Das Sardiniſche Geſetzbuch von 1842 giebt in ſeinem Art. 778 den buchſtäblichen Inhalt des Franzöſiſchen Art. 348, nämlich: „Jede Verſchweigung, jede fälſchliche Angabe des Verſicherten, jeder Unterſchied zwiſchen dem Aſſekuranz-Contracte und dem Conoſſemente, welche die Schätzung der Gefahr verringern, oder den Gegenſtand derſelben ändern würden; macht die Police ungültig. Die Verſicherung wird ungültig, ſelbſt in dem Falle, wo dieſe falſche Angabe oder dieſer Unterſchied gar keinen Einfluß auf den Schaden oder den Verluſt des verſicherten Gegenſtandes gehabt hätten.“

Das Preußiſche Landrecht, welches, wie man ſogleich erſehen wird, dem oben gegebenen Artikel 15 Tit. III des „Allgemeinen Plans

Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" zur Quelle gedient hat, enthält folgendes in Bezug auf die von Versicherern wie Versicherten geforderten Anzeigen.

§ 2025. „Hat der Versicherer vor Schließung des Contractes „gewisse oder wahrscheinliche Nachricht, daß die Sache bereits in Sicher„heit, oder die Gefahr, für welche die Versicherung ertheilt werden „soll, schon ganz überstanden sei, erhalten, und dieselbe dem Ver„sicherten verschwiegen, so muß er die ganze Prämie zurück geben, „und den doppelten Betrag derselben zur Strafe erlegen."

§ 2026. „Verschweigt der Versicherte Umstände, welche nach „dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen, auf den Ent„schluß des Versicherers, sich in den Vertrag einzulassen, hätten Ein„fluß haben können: so ist die Assekuranz unverbindlich und die Prä„mie verfallen."

§ 2027. „Dagegen soll dem Versicherten die Entschuldigung, „daß die erhaltene und verschwiegene Nachricht noch unzuverlässig oder „zweifelhaft gewesen sei, nicht zu statten kommen."

§ 2028. „Kann er überführt werden, vor Schließung des Con„tractes, von einem die Sache betreffenden Unglücksfalle sichere Nach„richt gehabt zu haben: so soll er noch außerdem als Betrüger be„straft werden."

Hier zum Mindesten ist dies klar, daß der Versicherte nur dann auf die Gültigkeit der genommenen Versicherung verzichten muß, wenn das „vernünftige Ermessen" der Sachkundigen in denen von ihm verschwiegenen Umständen etwas sieht, das auf die Uebernahme der Versicherung Einfluß hätte haben können, und dem Versicherten wird die Verlegenheit erspart, in der er sich in Betreff der richtigen Deutung des oberwähnten Art. 15 Tit. III des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1841" befinden mag.

In der Schwedischen Assekuranz-Ordnung Art. 5 §§ 6 und 8 wird vorgeschrieben, daß bei Versicherungen auf Schiffe und Güter, welche bereits abgegangen sind, die Zeit der Abfahrt und alle übrigen Nachrichten, die das Schiff betreffen, in der Police ausgedrückt werden sollen. Ist das Schiff schon über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben, ohne daß Nachricht von demselben vorhanden wäre, so soll der Versicherte alles, was ihm bis zu der Zeit der Versicherung über das Schiff und die Reise bekannt ist, redlich anzeigen und die Worte: „auf gute oder schlimme Nachrichten" in die Police setzen lassen. Dann soll die Versicherung gültig sein, obgleich das Unglück sich vor

der Unterzeichnung derſelben zugetragen hatte. Iſt aber der Verſicherte betrüglich zu Werke gegangen und wird er überführt, Nachrichten verheimlicht zu haben, welche er zu der Zeit der Verſicherung über die Reiſe des Schiffes oder über ein demſelben zugeſtandenes Unglück hatte; oder kann er ſich nicht mit einem Eide von einem ſolchen Verdacht reinigen, ſo ſoll nicht allein die Verſicherung kraftlos ſein, ſondern der Verſicherte überdem nachdrücklich beſtraft werden.

Nach dieſer ſummariſchen Ueberſicht der unter den Nationen des Europäiſchen Feſtlandes herrſchenden Geſetze in Betreff der Anzeigen bei Verſicherungen und der Folgen ihrer Verſchweigung, iſt es die Natur der zu machenden Anzeigen, welche zunächſt unſere Aufmerkſamkeit in Anſpruch zu nehmen hat. Eine unwandelbare, feſte Regel in Betreff deſſen, das nicht verſchwiegen werden darf und dem, das nicht angezeigt zu werden braucht, anders als durch die Bezeichnung eines allgemeinen Princips feſtzuſtellen, welches dem Urtheil als Leitfaden dienen ſoll, iſt eine Unmöglichkeit; denn bei der Verſchiedenheit des Geſichtspunktes, von dem daſſelbe ausgeht, läßt ſich hierüber nichts beſtimmen noch vorausſehen. Eines iſt jedoch nicht in Abrede zu ſtellen: ſobald der Verſicherte ſich mit Ernſt und Gewiſſenhaftigkeit an die Stelle des Verſicherers ſetzt, und alle Seitenblicke nach illegitimen Vortheilen ſorgfältig unterdrückt, ſo ſollte er auch in der Wahl deſſen, das ſich zur Mittheilung oder Anzeige eignet, keinen Irrthum begehen können. Es iſt dies das allgemeine Princip, dem er gehorchen muß. Nun iſt wohl nichts wichtiger für den Verſicherer, als genaue Kenntniß von der Natur des Riſico's, den er übernehmen ſoll, und alles was dieſe zu übernehmende Gefahr weſentlich ändern, vermehren und die richtige Schätzung derſelben verhindern kann, ſei es Thatſache, Nachricht, oder Gerücht, darf ihm nicht vorenthalten werden, wenn der Verſicherte darum weiß. In der Beurtheilung der Richtigkeit dieſer drei Dinge, iſt ihr Einfluß auf die Gefahr, der anzige richtige Maßſtab, den der Verſicherte zur Hand nehmen kann, in Thatſachen als etwas Vollendetes, Nachrichten oder Gerüchte, als was zu beurtheilen, deſſen Beſtätigung die Wirkung einer Thatſache herbeiführen kann, und dem folglich gleicher Rang mit ihr gebührt.

Dinge die notoriſch ſind, oder der Oeffentlichkeit kaum entgehen können, braucht der Verſicherte nicht anzuzeigen, woferne er den Umfang dieſer Oeffentlichkeit nicht zu bezweifeln Urſache hat; aber eine jede Thatſache, die in directer oder indirecter Beziehung auf die Gefahr einwirken kann, darf er nicht verſchweigen. Wenn die Kenntniß

von dem unterdrückten Umstand den Versicherer veranlaßt haben könnte, eine höhere Prämie zu fordern, oder den Risico gar nicht zu übernehmen, so ist dies hinlänglich um die Police ungültig zu machen. „Bei einer unterbliebenen Anzeige“ — sagte der Englische Richter Bayley — „ist die Frage nicht, ob der Versicherte dieselbe für wesentlich hielt, sondern ob sie wirklich wesentlich (material) war.“

Vermuthungen, oder Conjecturen von der Wahrscheinlichkeit gewisser Ereignisse, braucht der Versicherte nicht anzuzeigen; wenn er aber bei dem Abschluß einer Versicherung, durch privative Mittel eine besondere Nachricht erhielte, welche, wenn sie sich bestätigen sollte, die Gefahr, gegen die er sich zu schützen sucht, bedeutend vermehren würde, so ist die Mittheilung derselben an den Versicherer seine unbedingte Pflicht. Als im Anfang des Jahres 1812 der Amerikanische Congreß, bei geschlossenen Thüren über die Frage einer Kriegserklärung gegen Großbritannien debattirte, würde derjenige der, mit der alleinigen Kenntniß dieses Umstandes auf außerordentlichem Wege, Versicherung gegen alle Gefahr, folglich auch Kriegsgefahr, auf Amerikanisches oder Englisches Eigenthum genommen hätte, ohne denselben dem Versicherer anzuzeigen, sich sicherlich einer strafbaren Verschweigung schuldig gemacht und seine Police präjudicirt haben. Aber ein fliegendes Gerücht, über die Sitzung des Congresses bei geschlossenen Thüren, welches das öffentliche Ohr auf gewöhnlichem Wege erreicht hätte, könnte bei der Vermuthung, daß eine Kriegserklärung der Gegenstand der Debatte sein dürfte, allerdings hinlängliche Veranlassung werden, um Versicherung zu suchen, aber denjenigen, der sie nehmen würde, keineswegs verpflichten, seinen Beweggrund dazu dem Versicherer mitzutheilen; denn dieser war von der allgemeinen Kenntniß dieses Umstandes nicht ausgeschlossen, und besaß mit dem Versicherten ganz gleiche Mittel zur Beurtheilung der Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit des endlichen Ergebnisses.

Gerüchte über Unfälle, welche die versicherte Sache betroffen haben sollen, müssen dem Versicherer angezeigt werden, und die Unterlassung einer solchen Anzeige hebt die Versicherung auf. Der Versicherer muß in der Lage sein, oder in dieselbe versetzt werden, über die Wahrscheinlichkeit der Gerüchte ebensowohl als der Versicherte urtheilen zu können, und nach Verhältniß dieser Wahrscheinlichkeit seine Prämie erhöhen. Zu dieser höheren Prämie hat er ein unbedingtes Recht, das Gerücht möge sich als wahr oder unwahr erweisen. Durch die Verheimlichung des Gerüchts verliert der Versicherer an der Prämie, und trägt die

Gefahr, daß das Gerücht ſich beſtätige, ohne alle Vergütung. Geſetzt die Wahrſcheinlichkeit eines Gerüchts über die Wegnahme eines Schiffes verhalte ſich zu der Wahrſcheinlichkeit, daß es nicht genommen ſei, wie 1 zu 10, ſo iſt nichts gewiſſer, als daß der Verſicherer in dieſem Falle, durch die Verheimlichung des Gerüchtes um 10 Procent betrogen wird, und daß der Betrug die Ungültigkeit zur Folge haben müſſe. Der Fall iſt im Weſentlichen durchaus derſelbe, als wenn Jemand fünf Schiffe von denen er beſtimmt erführe, daß eines genommen ſei, ohne eine betreffende Anzeige verſichern ließe.

Die Zeit der Abfahrt des Schiffes muß, nach allen Geſetzen und der Natur der Sache nach, nothwendig beiden Theilen gleich bekannt ſein, und die Verſchweigung der Nachricht, welche der Verſicherte darüber geben konnte, wird wenn ſie abſichtlich unterdrückt worden iſt, überall für hinreichend gehalten, die Gültigkeit des Contractes aufzuheben. Eine beſondere Erörterung dieſer Frage, wird der Leſer in dem nächſten Abſchnitt finden.

Eine Verheimlichung oder falſche Darſtellung macht die Verſicherung nicht nur dann ungültig, wenn der Verluſt dem verheimlichten oder falſch angegebenen Umſtande zuzuſchreiben iſt, ſondern auch, wenn das Unglück mit der Verheimlichung in gar keiner Verbindung ſteht. Hat alſo z. B. Jemand die Nachricht, daß ſein Schiff einem heftigen Sturme ausgeſetzt geweſen iſt, verſchwiegen, ſo iſt der Verſicherer auch für eine nachfolgende feindliche Wegnahme des Schiffes nicht verantwortlich, wenn es dem Sturme glücklich entgangen war. Die Verheimlichung bleibt in jedem Falle ein Betrug, was auch immer der Ausgang ſein möge. Konnte die verheimlichte Gefahr den Verſicherten niemals treffen, ſo würde er, wenn er nach der Verheimlichung für irgend etwas verantwortlich bleiben ſollte, einen Theil der Gefahr für eine allzugeringe Prämie getragen haben. Der Verſicherte würde alſo, ſelbſt wenn der Betrug entdeckt würde, den Vortheil einer zu geringen Prämie genießen; der Verſicherer aber keine Vergütung für den möglichen Fall erhalten, daß der Betrug unentdeckt geblieben wäre.

Der Grund, aus welchem der Verſicherer auch von ſolchen Verluſten frei zu ſprechen iſt, welche mit der Verheimlichung in keiner Verbindung ſtehen, iſt, wie man erſehen haben wird, die Gefahr worin er ſteht durch die Verheimlichung zu leiden, wenn ſie unentdeckt bliebe. Aber eben darum muß er für alles Uebrige verantwortlich bleiben, wenn die Gefahr, mit welcher er nicht bekannt gemacht worden,

von der Art wäre, daß die Verschweigung sich mit dem Unglücksfalle selbst, nothwendig offenbart. Die Benennung eigentlicher Verheimlichungen, verdienen dergleichen Verschweigungen nicht, und da der Versicherer durch sie nicht leiden kann, so ist nichts billiger, als daß er auch nie dadurch gewinnen müsse. In keinem Falle dürften sie einen Grund zur Aufhebung der Versicherung geben.

Ein Versicherter ist nicht verpflichtet Dinge anzuzeigen, die auf die Gefahr keinen Einfluß üben, oder zur Verringerung derselben beitragen können. Doch muß er sich in seinem Urtheil nicht irren. Täuscht er sich selbst, so täuscht er auch seinen Versicherer, und die Wirkung dieser doppelten Täuschung für den letzteren ist dieselbe, mag sie absichtslos oder absichtlich veranlaßt worden sein. Wenn der Versicherte unnöthige Anzeigen macht, so müssen sie der Wahrheit gemäß sein — dies ist schon erwiesen worden, und die Ursache hiervon liegt in der Möglichkeit ihres Misbrauchs — der Versicherer könnte verleitet werden, sich die Gefahr geringer vorzustellen als sie ist. Alle Anzeigen werden wesentlich (material) sobald sie Einfluß auf die Vorstellung haben, welche der Versicherer sich von der Gefahr macht; aber keine Anzeige kann als falsch angesehen werden, wenn sie den Versicherer zu keiner ihm selbst nachtheiligen Schätzung der Gefahr verleitet.

Eine absichtlich falsche Anzeige oder Darstellung ist ein eben so großer Betrug als eine absichtliche Verheimlichung einer vorhandenen Gefahr und theilt ihre Strafe, nach Maßgabe der voranstehenden Verordnungen der verschiedenen Staaten — sie führt jedenfalls zur Ungültigkeit der Police. Eine durch Zufall, aus Versehen, oder aus Nachlässigkeit entstandene unrichtige Darstellung, oder Verschweigung eines wichtigen Umstandes hat eben dieselbe Wirkung auf den Contract als eine in betrügerischer Absicht gemachte — der Versicherer wird ihr Opfer, und daher muß er die Verantwortlichkei des Versicherten dafür in Anspruch nehmen können.

Ist ein Commissionair durch sein Versehen, oder durch irgend eine Nachlässigkeit in Rücksicht der zu machenden Anzeigen, die Ursache der Ungültigkeit einer Versicherung geworden, so ist nichts billiger, als daß er selbst die Folgen seines Fehlers büße. Ebenso sind die Makler für die Folgen aller, mit oder ohne speciellen Auftrag gemachten Anzeigen, so wie für die vernachlässigte Mittheilung derselben, wenn sie dazu beauftragt worden sind, verantwortlich. In Holland, wo nach dem § 4 des 681 Art. des „Wetboek van Koophandel“ (Siehe S.

146 des I. Bandes dieses Werkes) die Makler verpflichtet sind, alle durch ihre Vermittelung den Versicherern, während und nach der Dauer des Contractes gemachten Mittheilungen in ein Register einzutragen, hat es mit dem Beweise eines von ihnen begangenen Fehlers, keine große Schwierigkeit.

Dasselbe gilt auch von Hamburg. Nach dem Tit. XXIII der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie Ordnung von 1731, „sind „die Mäkler schuldig, die Nachrichten, die sie den Assekuradeurs kund „gemacht haben, sorgfältig zu notiren; und alle solche Notificationen, „nebst dem Tage an welchem selbige geschehen, und wessen sich die „Assekuradeurs darauf erkläret haben umständlich aufzuzeichnen.“ (Siehe Art. 3.)

Wenn ein Schiff zu einer gefahrvollen Unternehmung gebraucht werden soll, so muß die Natur dieser Unternehmung dem Versicherer angezeigt werden. Unterbleibt dies, so kann er auch nicht für die ihm unbekannte Gefahr haften. Wird ein Kauffahrtei Schiff auf einer bereits versicherten Reise mit Kaperbriefen versehen, so muß dies angezeigt werden, widrigenfalls ist der Versicherer für keinen Unfall verantwortlich, welchen das Schiff durch einen Feind erleidet, dem er hätte ausweichen können. Er muß aber, wenn er sich der Unterlassung dieser Anzeige schuldig gemacht hätte, nichts desto weniger für jede andere Gefahr einstehen, die mit dieser in keiner Verbindung steht. Daß nach dieser Regel, welche Emérigon zufolge, in Frankreich, (siehe Vol. II p. 164) und nach Baldasseroni in Italien (siehe Tom I. P. 5. Tit. 10 § 27) vorherrschend ist, in England nicht allemal geurtheilt wird, erhellt aus dem nächsten Abschnitt.

Hat der Versicherte Kenntniß von einer bestehenden Verordnung und einer Absicht ihr entgegen zu handeln, wodurch die Gefahr unvermeidlich vermehrt wird, so ist er verpflichtet, den Versicherer davon zu unterrichten, selbst wenn die Verordnung dem Völkerrechte zuwider wäre. Im Unterlassungsfalle bleibt der Versicherer nicht minder für alle übrigen Gefahren verhaftet, wenn der Schaden, den die Uebertretung der Verordnung veranlassen kann, nie zu seinen Lasten gebracht werden konnte. War die wider das Völkerrecht gegebene Verordnung dem Versicherten aber unbekannt, so bleibt der Versicherer auch für den Schaden verhaftet, der aus der Uebertretung derselben entspringt; denn was er selbst nicht weiß, kann der Versicherte nicht anzeigen, noch war er nicht verbunden die Verordnung zu kennen. Die Pactaten seines Landes mit den übrigen Mächten zu kennen, dazu

iſt er allerdings verpflichtet, nicht aber die willkührlichen Verordnungen der letzteren. Park (ſiehe ſein System of the Law of Mar. Insur. chap. X p. 431 und 432 Edit. 8) erzählt einen Fall der hier als Beleg dienen kann.

Die Unterlaſſung der Anzeige eines Umſtandes, den der Verſicherte nicht kennt und nicht zu wiſſen verbunden iſt, kann nimmer der Vorwurf einer Verheimlichung treffen, eben ſo wenig als der Verſicherte dieſen Vorwurf auf ſich zieht, wenn er das nicht anzeigt, was der Verſicherer ſchon weiß, oder auch ohne Anzeige wiſſen ſollte. In der Klefekerſchen Sammlung Hamb. Geſetze Theil 7 S. 410 befindet ſich der folgende hierauf bezügliche Fall, wo das angeführte Princip feſtgeſtellt ward. Auf Caseo und auf die Ladungen zweier Portugieſiſchen Schiffe, von Liſſabon nach Braſilien, mit der Freiheit an der Küſte da mina Eskalen machen zu dürfen, war in Hamburg Verſicherung genommen worden. Das eine dieſer Schiffe wurde in dem Hafen Ajuda an jener Küſte, wo es ſich am ſicherſten vor den Holländern wähnte, deren feindſelige Geſinnungen die Portugieſen zu befürchten Urſache zu haben glaubten, von einem Holländiſchen Schiffe angegriffen, überwältigt, und erſt wieder freigelaſſen, nachdem alle Waaren herausgenommen, das Schiff ſelbſt aber übel zugerichtet worden war. Das zweite Schiff wurde in dem nämlichen Hafen angegriffen und im Gefechte in die Luft geſprengt. Die Verſicherer verweigerten die Bezahlung, indem ſie ſich darauf ſtützten, daß der Angriff der Holländer in Friedenszeiten, die Freilaſſung des Schiffes und die alleinige Confiscation der Güter die Vermuthung rechtfertigten, die Schiffe hätten die Tractatenmäßige Abgabe nicht bezahlen wollen. Hierauf ward geantwortet, daß es eine börſenkundige Sache ſei, daß die Portugieſrn ſchon ſeit längerer Zeit von den Holländern auf jener Küſte angegriffen wurden, weil die letzteren den Portugieſen, ungeachtet des beſtehenden Tractats, das Recht dahin Handel zu treiben, ſtreitig machten. Die Verſicherer erwiederten, man hätte ihnen anzeigen müſſen, daß die Schiffe in einem unerlaubten Handel begriffen geweſen und ihre Verbindlichkeit könne ſich nicht auf einen Schaden erſtrecken, vor dem ſie nicht gewarnt worden. Das Gericht aber entſchied für die Kläger, weil die Beklagten von dem Streit zwiſchen den Portugieſen und den Holländern, als einer längſt bekannten Sache, unterrichtet ſein konnten und mußten.

Es iſt in vielen Fällen, eine ſchwer zu löſende Aufgabe, genau zu beſtimmen, was der Verſicherer und was der Verſicherte zu wiſſen

verbunden ist, um darnach zu entscheiden, in wie fern bei einer unterbliebenen Anzeige, eine Verheimlichung stattgefunden habe oder nicht. Eine vollständige Nomenclatur dieser Fälle, dürfte eine Unmöglichkeit sein; aber einige ließen sich folgendermaßen bezeichnen.

Wenn der Versicherer für die Gefahr der Confiscation gewisser Waaren haften soll, deren Ein- oder Ausfuhr verboten ist, so müssen sie ohne allen Zweifel in der Police angezeigt werden. Hier aber entsteht die Frage, ob der Versicherte seine Pflicht in Hinsicht der Anzeige erfüllt hat, wenn er den verbotenen Artikel ausdrücklich in der Police anzeigt, ohne dabei anzuzeigen, daß er Contrebande sei. Versicherungen auf Handel gegen die Ein- und Ausfuhr-Gesetze des Landes wo sie geschlossen werden, sind überall ungültig, und diese Frage bezieht sich offenbar nur auf die Ein- und Ausfuhr-Verbote fremder Staaten. Diese zu kennen, ist der Versicherer nicht verpflichtet, wohl aber der Versicherte der dahin Handel treibt. *) Er muß daher ausdrücklich angeben, daß die genannte Waare in die Categorie der Contrebande fällt. Im Unterlassungsfalle trägt der Versicherer die Folgen der Confiscation nicht, selbst wenn der Versicherte das Verbot nicht gekannt hätte, denn es war seine Pflicht, und nicht die des Versicherers, sich davon zu unterrichten. Man vergleiche hiemit den gegenen § 2213 der Preußischen Assekuranz-Ordnung.

Durch die Versendung von Kriegs-Contrebande in Kriegszeiten, wird nicht allein diese selbst, sondern zum Theil auch das Schiff und die übrige Ladung der Gefahr der Confiscation ausgesetzt. Daher sind beide, der Eigenthümer der verbotenen Waaren, wie Rheder und Mit-Einlader, wenn diese letzteren darum gewußt haben, zu einer Anzeige verpflichtet. Die im Kriege verbotenen Waaren lassen sich in drei Classen eintheilen:

erstlich, Dinge, die nach allgemeinem Gebrauche Contrebande sind und allein zum Gebrauch im Kriege dienen;

---

*) Diese ganz eigenthümliche Ansicht Benecke's ist nicht allein im Widerspruch mit Allem was darüber in den verschiedenen Autoren zu lesen ist, sondern sie hat auch nirgends Anklang gefunden. Der Leser wird hierüber einige triftige Bemerkungen Duer's in dem zweiten Abschnitt dieser Abhandlung finden und sich leicht überzeugen, daß in sehr vielen Fällen auch dem Versicherer die Kenntniß der Gesetze und Gebräuche des Auslandes obliegt. Wir haben es uns zur Pflicht gemacht, keine der originellen Ideen Benecke's zu unterdrücken, ihrer Widerlegung jedoch, wo es Noth thut, den erforderlichen Raum zu gestatten.

zweitens, Dinge, die durch besondere Verträge zur Contrebande gerechnet werden, die also nur dann verboten sind, wenn sie Bürgern oder Unterthanen einer gewissen Nation angehören und in ihren Schiffen versandt werden;

drittens, Dinge, welche durch einseitige Verordnungen, willkührliche Auslegung der Tractate u. s. w. zur Contrebande gemacht werden.

Daß jeder Versicherte wissen müsse, welche Waaren zu der ersten Categorie gehören, und daß der Versicherer nicht für den Schaden, der aus der Eigenschaft der Waare, als Contrebande, entspringt, verantwortlich sein könne, wenn sie weder namentlich bezeichnet noch überhaupt als Contrebande angegeben sind, hingegen für alles haften müsse, wenn sie, auch ohne Anzeige, daß sie verboten sind, genannt worden, läßt sich nicht bezweifeln.

Dasselbe läßt sich auch von der zweiten Gattung der Contrebande sagen, wenn die Waare durch Tractate des Staates, dem beide Contrahenten angehören, für Contrebande erklärt worden ist, denn beide haben eine gleiche Verbindlichkeit, die Gesetze ihres eigenen Landes zu kennen. Soll aber Versicherung auf Waaren genommen werden, welche nach besondern Tractaten des Landes, dem der Versicherte und nicht der Versicherer angehört, als Contrebande bezeichnet sind, so ist die bestimmte Anzeige dieser Gefahr unvermeidlich nothwendig, und die bloße Benennung der Waare reicht nicht hin. Der Versicherer ist verpflichtet, die Tractaten seines eigenen Landes zu kennen, und die Ausrede der Unkenntniß derselben kann ihm folglich nie zu Statten kommen. Aber dem Versicherer kann nicht zugemuthet werden, den Inhalt aller Tractate zu wissen, welche fremde Nationen unter einander geschlossen haben. Die Regel, daß jeder Versicherer mit der Natur des Handels bekannt sein muß, worauf er Versicherung leistet, betrifft nur den Handel und die Gebräuche seines eigenen Landes. In Betreff des Auslandes gebührt es dem Versicherten, das Erforderliche zu seiner Kenntniß zu bringen, in so weit er selbst damit bekannt ist. Hat er also in einem Falle, wo er völlig unbekannt mit dem Inhalt eines Tractats zwischen fremden Nationen, in Folge dessen gewisse Waaren für Kriegs-Contrebande erklärt wurden, eine besondere Waare in seiner Police genannt, ohne sie als Contrebande oder verbotene Waare zu bezeichnen, so ist der Versicherer dennoch für Confiscation verantwortlich. Wenn aber ein solcher Artikel unter dem allgemein Ausdruck: Waare versichert wäre, so sollte der Ver-

ſicherer im Schadensfall nicht dafür aufkommen müſſen, denn man hätte ihn abgehalten, über die Art der Gefahr ſich näher zu erkundigen, welches ihm, ohne ſpecielle Kenntniß der beſonderen Natur der Waare natürlich nicht möglich geweſen ſein würde. Der im erſten Theil dieſes Werkes S. 554 angeführte Artikel 10 Tit. IV der „Hamburgiſchen Aſſekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ ſagt: —— „Alles dasjenige, was von den im Kriege begriffenen Mächten als „Contrebande geachtet, erklärt und offenbar dafür bekannt gemacht „wird, ſoll in Kriegs-Zeiten, bei Strafe der Nullität des Contractes, „in den Policen namentlich erwähnt, wenigſtens überhaupt, daß „contrebande Waaren in dem Schiffe geladen, angezeigt werden.“ — Nach dieſem Geſetze ſcheint es, daß der Verſicherte durch namentliche Angabe der Waaren in der Police, ſich jeder Gefahr überhebt. Allein das Geſetz redet nur von Artikeln, die Jedermann als Kriegs-Contrebande kennt, und von ſolchen, die „als Contrebande geachtet, erklärt und offenbar dafür bekannt gemacht ſind,“ die alſo örſenkundig als verboten angeſehen werden können, ſo daß der Verſicherer, bei ihrer Nennung dem Begriff der Contrebande nicht ausweichen kann. Aber man darf aus dieſem Geſetze nicht ſchließen, daß er auswärtige Verſicherte, durch die bloße Nennung ſolcher Waaren, die gewöhnlich frei ſind, aber durch beſondere Tractate ſeines Landes als Contrebande gezählt werden, der Verſicherer, der dieſe Tractate nicht kennt und nicht zu kennen braucht, für die Confiscation derſelben verantwortlich machen könne. Eben ſo wenig kann man zum Nachtheil des Verſicherten daraus herleiten, daß dieſer ſolche Waaren namentlich anzugeben verbunden ſei, welche durch einſeitige, ihm nicht bekannte Verordnungen der kriegführenden Mächte für Contrebande erklärt ſind.

Die Schwediſche Aſſekuranz-Ordnung fordert die namentliche Angabe aller Kriegsgeräthſchaften (ſiehe Art. 5 § 3) und fährt dann fort: „Wenn die mit einander im Kriege verwickelten Mächte Waaren, welche nicht eigentlich zu Kriegsgeräthſchaften gehören, für verboten oder Contrebande erklären dürften, ſo ſollen ſolche Waaren in der Police gleichfalls benannt, oder wenigſtens, daß verbotene geladen ſind, erklärt werden. Im Unterlaſſungsfalle iſt die Aſſekuranz ungültig und der Verſicherer behält die Prämie.“

Die Preußiſche Aſſekuranz-Ordnung zählt zu den verbotenen Waaren (i. e. zu denen, welche nicht ohne nähere Angabe verſichert werden ſollen) „alles was ſonſt durch beſondere Verträge zwiſchen

„den verschiedenen Nationen einzunehmen verboten ist.“ (Siehe die §§ 2034 und 2042,)

Die dritte Art der Contrebande oder diejenige betreffend, welche durch einseitige, und nicht allgemein bekannte Verordnungen, unbillige Auslegungen der bestehenden Tractate u. s. w. dazu erklärt werden, kann man am allerwenigsten dem Versicherten die Pflicht einer Anzeige auferlegen. Jedem über See handelnden Kaufmann ist es allerdings zu empfehlen, daß er von dergleichen Vorgängen bald und bestmöglichst unterrichtet werde, es gehört aber insbesondere zu der Pflicht des Versicherers, der in dieser Hinsicht drohenden Gefahren am meisten ausgesetzt ist, daß er sich die erforderliche Kenntniß von dergleichen Eventualitäten zu verschaffen suche.

Unterläßt der Versicherte die schuldige Anzeige, daß die Waare, die er versichern läßt, zu den verbotenen gehört, so kann der Versicherer für keinen Schaden verantwortlich sein, der aus dieser Eigenschaft der Waare fließt. Aber für jeden andern Schaden muß er haften, weil die Ursache jenes Schadens sich nie verheimlichen läßt, ihn folglich nie treffen kann. Dies verordnen die Preußischen Assekuranz-Gesetze (siehe § 2041). In Hamburg und auch in Schweden wird, wie wir so eben (S. 31) gezeigt haben, eine solche Verheimlichung durch die völlige Aufhebung des Contractes und den Verlust der Prämie bestraft.

Anzeigen über verbotene Reisen stehen mit den Anzeigen über verbotene Waaren in einer und derselben Categorie. Wer nach einem fremden Lande Schiffahrt und Handel treibt, ist verpflichtet zu wissen, ob und unter welchen Bedingungen ihm dies gestattet sein kann, eben so wie er wissen muß, welche Waaren er dort, in Gemäßheit der Landesgesetze, einführen kann. Die Anzeige, daß die versicherte Reise eine verbotene ist, muß dem Versicherer nothwendig gemacht werden, wenn er für einen Verlust, der aus diesem Verbot entspringt, gehalten sein soll. Die Unterlassung derselben kann der Versicherte nicht mit seiner Unwissenheit entschuldigen. Wenn aber eine kriegführende Macht durch einseitige und willkührliche Verordnungen die Schiffahrt der Neutralen nach fremden Ländern unerlaubt erklärt, wie es, im Jahr 1808, in Folge von Napoleons berühmten Decret aus Berlin (the Berlin Decree) die Englische Regierung durch ihre „Orders in Council“ (Cabinets-Befehle) that, so ist der Versicherte nicht verbunden, hierüber eine Anzeige zu machen, da die Publicität einer solchen Maßregel dem Versicherer unmöglich entgehen konnte und er,

in dieſer Hinſicht, ſich mit dem Verſicherten in vollkommen gleicher Stellung befand. Der Verſicherer mußte ſelbſt wiſſen, was ihm der Verſicherte hätte anzeigen können, und wenn der letztere die Anzeige einer notoriſchen Thatſache unterließ, ſo kann der Verſicherer ſich darum einem Schaden-Erſatz nicht entziehen, beſonders wenn ſich aus einem Prämien-Unterſchied erweiſen ließe, daß er Kenntniß von dieſer Maßregel gehabt haben müſſe.

Die Anzeige über die Beſchaffenheit des Schiffes und alle damit verknüpften Verbindlichkeiten des Verſicherten, werden weiterhin, und theilweiſe ſchon im nächſten Abſchnitt beſprochen werden, da die Engliſche und Amerikaniſche Jurisprudenz in dieſer Hinſicht, durch die Verſchiedenheit ihrer Grundlagen, ein reichhaltigeres Intereſſe und auch größere Belehrung darbietet. Eines kann und muß als allgemeine Regel feſtgehalten werden: wenn der Verſicherte Verdacht über die Tauglichkeit oder Seetüchtigkeit eines Schiffes zu ſchöpfen Urſache hat, ſo darf er dieſen Verdacht dem Verſicherer gegenüber nicht verheimlichen. Unterdrückt er ihn, und führt er dennoch ſeine Verſicherung aus, ſo begeht er eine trügeriſche Handlung. Der Verſicherer darf in ſeiner Beurtheilung der Gefahr nie irre geleitet, oder im Dunkeln gelaſſen werden, wenn der Verſicherte vorausſehen kann, daß, wüßte jener was dieſer verſchweigt, die Uebernahme der Gefahr aus einem ganz andern Geſichtspunkte betrachtet werden würde, als es bei einer vollkommenen Sachkenntniß geſchehen dürfte. Hegt der Verſicherte Zweifel über die Beſtätigung ſeiner Angabe, ſo ſteht ihm der Zuſatz: „wie verlauten will“ oder nach: „allgemeinem Gerücht“ oder irgend eine ähnliche exceptionelle Wendung zu Gebote.

B. Von den Anzeigen und den Verheimlichungen nach Engliſchen und Amerikaniſchen Begriffen und Gebräuchen.

Ungeachtet der bezeichneten Verſchiedenheit zwiſchen denen, in dieſer Hinſicht herrſchenden Gebräuchen und geſetzlichen Beſtimmungen der Europäiſchen Continental-Staaten einer Seits, und England's und der Vereinigten Staaten anderer Seits, wird doch, durch das Zuſammentreffen gleichlautender Anſichten in einzelnen Punkten, manch-

mal eine Wiederholung stattfinden müssen, die nicht hätte vermieden werden können, ohne in der ganzen Zusammenstellung der betreffenden Jurisprudenz der beiden großen Handelsstaaten hie und da eine Lücke zu lassen, welche den Leser auf den ersten Abschnitt zurückgeworfen und eine mühsame Ergänzung hervorgerufen hätte. Wir haben es daher vorgezogen, den Gang des Ganzen nicht zu unterbrechen, des Lesers Forschungen in diesem Gebiete nicht zu stören, und seinem eigenen Gedächtniß die Entdeckung gewisser Analogien zu überlassen.

Worin die Englische und Amerikanische Methode in Betreff der Anzeigen und Verheimlichungen hauptsächlich von den Gebräuchen der Europäischen Continental-Staaten abweicht, das ist schon oben S. 7 gesagt worden. Die beiden ausgezeichneten Rechtsgelehrten der erstgenannten Länder, Duer in den Vereinigten Staaten, und Arnould in England, haben sich offen zu Gunsten der letzteren ausgesprochen; aber es ist leicht abzusehen, daß eine völlige Reform und Umwandlung der Englischen und Amerikanischen, seit Jahr und Tag eingewurzelten Routine, nur das Werk langsam reifender und allmählig mehr und mehr Boden gewinnender Ueberzeugung sein kann, daher wir uns bei dieser Auseinandersetzung des Englischen und Amerikanischen Rechtsganges, ausschließlich an die bestehenden Gebräuche zu halten haben, deren Fortdauer auf viele Jahre hinaus, keiner Unterbrechung oder Aenderung ausgesetzt sein dürfte.

Obgleich der Englische Oberrichter Gibbs wiederholten Nachdruck darauf gelegt hat, wie wünschenswerth es sein möchte, daß man bei Ausfertigung einer Police, alle und jede Anzeige, welche von beiden Contrahenten als die Grundlage des abzuschließenden Contracts angesehen wird, in dieselbe aufnähme, so daß Confusion und Rechtsstreite vermieden würden, so besteht dennoch fortwährend der Gebrauch, schriftlich und mündlich Anzeigen außerhalb der Police zu machen, welche auf die Versicherung Bezug haben, und, wie wir bereits bemerkt haben, hängt es dann allein von der besonderen Wortfügung dieser Anzeigen selbst ab, nach welchem Maasstab sie beurtheilt werden sollen, ob als bloße Mittheilungen, die nur im Wesentlichen wahr zu sein brauchen, oder als übernommene Verbindlichkeit, die Wahrheit derselben buchstäblich zu bewähren. Daß dies letztere immer der Fall sein muß, wenn sie in der Police eingeführt und als integrale Theile derselben zu betrachten sind, das ist ebenfalls schon gesagt worden.

Aus dieser relativen Verschiedenheit des Werthes, der solchen Anzeigen beigemessen wird, ist dann der nicht geringe Uebelstand entstanden, daß bei den gerichtlichen Verhandlungen der Assekuranzfälle der Gebrauch eingeführt und tolerirt worden ist, mündliche Zeugenaussage herbeizurufen, um allemal, wo die Natur der Sache es zu erfordern scheint, die Stipulationen der Policen zu entkräften, und ihnen durch den Beweis der beim Abschluß der Versicherung vorgefallenen Umstände und Particularitäten, eine verschiedene Deutung auferlegen zu können. Ein Gesetz, in Folge dessen eine Police durch eine solche mündliche Zeugenaussage — „parol evidence," wie es in der Englischen Rechtssprache genannt wird — modificirt, und der Sinn ihres Wortlautes erweitert, beschränkt oder anderweitig erklärt werden kann, gehört keineswegs zu den Vorzügen der Englischen Gesetzgebung in diesem Fache — es ist, wie wir schon gesagt haben, ein Uebelstand; wo es aber zu einem offenbaren Widerspruch mit dem klaren und handgreiflichen Sinne und dem Zweck der Police führen soll, da ist es ein Misbrauch und ein schlechtes Substitut für das in allen Staaten des Europäischen Continents herrschende System: die Einführung eines jeden, für beide Contrahenten gleich wesentlichen und wichtigen Umstandes in die Police zu bedingen, ohne darum zur ausschließlichen Bedingung ihrer Gültigkeit, die genaue und buchstäbliche Wahrheit einer solchen Anzeige zu machen.

Bei dem nun einmal festgestellten System, daß Anzeigen, welche n die Police nicht aufgenommen worden, wenn sie durch mündliche Zeugenaussage unterstützt werden, einen gewissen Einfluß auf die in er Police stipulirten Bedingungen des Contractes ausüben und zu rer Modification führen können, erhebt sich natürlich die Frage: i welchen Fällen kann das, eine positive Anzeige betreffende Zeugniß igelassen werden? Hier ist Duer's Antwort diese: In allen ällen, wo die Anzeige nicht der Art ist, daß sie in offenbarem Wirspruch mit dem klaren Wortlaute der Police steht. Findet dieser Widerspruch aber statt, so ist dies ein klarer Beweis, daß der Contract auf einer ganz verschiedenen Grundlage beruht, und aus der nzeige läßt sich dann keine Nothwendigkeit der erwünschten Modifition oder Aenderung in demselben herausstellen. Wo der Inhalt r Anzeige mit der allgemeinen Abfassung der Police harmonirt, da ein, und nur dann ist sie zulässig. Dieser Unterschied wird aus n folgenden deutlich erhellen.

Man hatte in New-York Versicherung auf Casco „zu und

von" Pointe à Pitre in Guadaloupe nach St. Thomas genommen, und in der Police angezeigt, daß das Schiff ſich an einem beſtimmten Tage noch in ſeinem Abgangshafen befunden hätte. Hierauf fand eine Anzeige ſtatt, in deren Folge die Anwendung der Worte: „zu und von" der Police, auf den genannten Tag beſchränkt wurde, ſo daß die Gefahr keinen Tag früher beginnen ſollte, die allgemeinen Bedingungen der Police aber ihre unveränderte Kraft behielten. Hiergegen fand kein Einwand ſtatt. (Siehe den Fall von Kemble vs. Bowne, 1 New-York Term. Rep. 75 Note 11.) Aber in dem Rechtsfalle von Redman vs Lowdon (3 Campb. 303), wo Verſicherung auf ein Schiff für die Reiſe von „London nach Berbice" genommen war, und wo es ſich um den Beweis handelte, daß der Makler, bei Unterzeichnung der Police die Anzeige gemacht hatte, das Schiff habe ſchon einen bedeutenden Theil ſeines Weges zurückgelegt und ſei an einem gewiſſen vorübergegangenen Tage auf hoher See geweſen (at Sea), woraus man folgern wollte, daß dem zufolge die Gefahr erſt dann, und keinen Augenblick früher beginnen ſollte, ward der Beweis verworfen, weil dies ganz im Widerſpruche mit den klar ausgedrückten Stipulationen der Police ſein und einen der „termini" der verſicherten Reiſe geändert haben würde. (Siehe auch Redman vs Lowdon 1. C. 5 Taunt. 461 und Marshall Rep. 136.

Eine Anzeige, wodurch der Verſicherte den Verſicherer zu misleiten beabſichtigt, indem er ihm als glaubwürdig einen Umſtand mittheilt, von deſſen Unwahrheit er ſelbſt überzeugt iſt, oder deſſen Wahrheit er, zum mindeſten, zu bezweifeln alle Urſache hat, wird in jedem Falle die Gültigkeit der Police präjudiciren, möge die fälſchliche Angabe einen weſentlichen Einfluß auf die Gefahr ausüben, oder nicht. (Siehe Marshall; auch Kent's Comment. Bd. III p. 283.)

Sobald der Verſicherte einen Theil der Wahrheit abſichtlich zurückhält, ſo iſt nichts ſicherer, als daß ihn der Glaube beherrſcht, die von ihm unterdrückten oder verheimlichten Umſtände würden, wenn er ſie nicht verhehlt hätte, den Verſicherer wahrſcheinlich veranlaßt haben, ſich mit der Uebernahme der Gefahr entweder gar nicht, oder nur zu einer höheren Prämie zu befaſſen. Alſo war der Zweck der unrichtigen Angabe, den Verſicherer zu der Uebernahme des Riſico's zu verleiten, und nichts iſt natürlicher als die Vorausſetzung, dies ſei erreicht worden. Daher wird eine jede Unterſuchung der Frage, ob die falſche Angabe einen weſentlichen Einfluß ausgeübt habe oder

nicht, überflüſſig, ſobald es ſich erweiſen läßt, daß der Verſicherte um die Falſchheit der gemachten Anzeige gewußt habe.

Eine Police kann, einer fälſchlich gemachten Anzeige wegen, ihre Gültigkeit verlieren, ohne daß der Verluſt aus dem falſch angezeigten Umſtande entſtehe. Wo wirklicher Betrug ſtattfindet, da kann die Ungültigkeit der Police gar nicht in Frage geſtellt werden, ſo unbedeutend auch immer die Falſchheit der Angabe überhaupt, und ſo fremd ſie auch der wirklichen Urſache des Verluſtes ſein möge — der Verſicherte kann ſeine Police zu keiner Art von Schadenserſatz gebrauchen. Dieſelbe Regel gilt auch, wenn die falſche Angabe aus Unwiſſenheit, einem Zufall oder einem Verſehen entſtanden iſt, ſobald die angezeigten Umſtände einen weſentlichen Einfluß auf die Gefahr hätten üben können, wären ſie auch nicht die unmittelbare Urſache des Verluſtes. Wenn z. B. der Verſicherte angezeigt hätte, daß Schiff und Ladung neutrales Eigenthum ſind, und beides wäre in der That feindliches Eigenthum, ſo iſt er zu keinem Schadenerſatz berechtigt, deſſen Veranlaſſung ein Schiffbruch ſein dürfte, mag die falſche Angabe aus Verſehen oder in einer betrügeriſchen Abſicht gemacht worden ſein. (Siehe Skinner's Rep. 327, auch Marshall p. 432 und Park p. 408. 8th. Edit.) Wird aber die Police einer fälſchlich, jedoch ohne betrügeriſche Abſicht gemachten Anzeige wegen, ungültig, ſo iſt der Verſicherte berechtigt, eine Rückgabe der Prämie zu verlangen. (Siehe Park p. 457 den Fall von Tyler v^s Herne.)

Eine der wichtigſten Fragen, die in der Jurisprudenz des Aſſekuranzfaches vorkommen kann, iſt unbezweifelt die: in wie fern kann eine Police, durch die abſichtsloſe Unrichtigkeit einer Angabe präjudizirt werden, oder mit andern Worten, durch den Beweis der factiſchen Unwahrheit weſentlicher und poſitiv gemachter Anzeigen, wenn dieſe in vollem Glauben an ihre Richtigkeit und ohne betrügeriſche Hintergedanken, alſo bona fide vor, und zur Zeit der Zeichnung der Police gemacht worden ſind? Hiebei bleibt dies zu erwägen: Die Wirkung einer zufällig unrichtigen, oder abſichtlich falſchen Anzeige der Darſtellung, kann für den Verſicherer dieſelbe ſein, er wird in beiden Fällen, in dem einen ohne eigentliche Schuld, in dem andern mit der klaren, ſelbſtbewußten Abſicht des Verſicherten, hinter das Licht geführt. Daher erkennen die Engliſchen und Amerikaniſchen Gerichte die Doctrine an, daß es zwei Arten von Betrug giebt, erſtlich, der wirkliche Betrug — „actual fraud“ — zweitens, der legale Betrug — „legal“ oder „constructive fraud.“ — Die letztere Be-

nennung bezeichnet den Fall, wo der Versicherte, ohne die geringste böswillige Absicht, aber doch durch irgend ein Versehen oder einen Schritt, dessen Folge für den Versicherer dieselbe thatsächliche Wirkung hat, als ein absichtlicher Betrug gehabt haben würde, irregeführt und zu einer unrichtigen Schätzung der Gefahr verleitet wird. Dieser Lehre zufolge, hat sich in der Englischen und Amerikanischen Jurisprudenz, der Grundsatz festgestellt, daß irgend eine falsche oder unrichtige Angabe eines wesentlichen Factums, möge sie Versehen, Unwissenheit oder Zufall zur Ursache haben, und in der größten Unschuld gemacht worden sein, die Ungültigkeit der Police eben so wohl nach sich zieht, als wenn sie in betrügerischer Absicht stattgefunden hätte. Dies erstreckt sich dann auch auf den Fall, wo der Agent oder Mandatar eines Versicherten sich eine solche Unregelmäßigkeit zu Schulden kommen läßt und der Versicherte durchaus keinen Theil daran gehabt hätte. Dieser muß eben so wohl dafür büßen, als ob er selbst den Fehler begangen hätte, auch dann, wenn es erwiesen worden, daß des Agenten unrichtige Angabe nur aus Nachlässigkeit und nicht aus böser Absicht geflossen ist.

Aus dem, was schon in dem vorangehenden Abschnitt (S. 5) über die Pflicht des Versicherten in Hinsicht der vollständigen Anzeige aller vor, während und nach der Versicherung darauf bezüglichen, eingetretenen oder eintretenden Umstände gesagt worden ist, erhellt deutlich genug, daß der Auftraggeber einer Versicherung niemals die unmittelbare Mittheilung eines vorfallenden Verlustes an den Versicherer vernachlässigen darf, sobald er Nachricht davon erhalten hat. Denn in so weit es die Zeit zuläßt, darf er nicht zugeben, daß eine Versicherung stattfinde, deren nachtheiligen Ausgang für den Versicherer er im Voraus berechnen kann; und Recht und Billigkeit erheischen daher, daß er seinen Auftrag sogleich widerrufe. Hier ist ein Fall, der sich in New-York ereignet hat.

Es war dort für Rechnung des Hauses Finkin und Stouffer in Baltimore Versicherung auf eine gewisse Anzahl Doublonen von Jamaica nach Baltimore genommen worden. Finkin, der damals selbst in Jamaica war nnd seinen Avis-Brief mit dem Schiffe: „Friends“ abgesandt hatte, schiffte sich selbst in dem Fahrzeuge ein, welches die Doublonen überbringen sollte. Dies Schiff, in dem Finkin sich mit seinen Doublonen befand, sank auf hoher See, mit den Doublonen, er selbst wurde jedoch gerettet, indem er nebst dem Capitain und der Mannschaft am Bord eines andern Schiffes genommen

ward. Man hatte ihn während der Ueberfahrt die Befürchtung aus-ſprechen gehört, daß ſeine Doublonen nicht verſichert ſein dürften, ob-gleich er zu dieſem Behuf an Stouffer geſchrieben hatte. Auf der Reiſe traf er das Schiff „Friends“ an, ging an Bord deſſelben und kam damit in Norfolk am 30 September an. Am folgenden Tage, den 1 October, brachte der Capitain des beſagten Schiffes: „Friends“ ſein Brieffelleiſen an das Land, und trug es, mit Finkin's Brief darin, nach dem Poſthauſe in Norfolk, wenige Stunden von Balti-more entlegen. Stouffer erhielt den ihm beſtimmten Brief am 7 Oc-tober, und gab ſogleich den Auftrag zur Verſicherung an ſeinen Cor-reſpondenten in New-York, der ihn am 12 October ausführte. Erſt am 14 deſſelben Monats erfuhr Stouffer den Verluſt der Doublonen, durch ein Schreiben Finkin's aus Fell's Point, der Hafenſpitze Baltimore's und innerhalb des Bezirks dieſer Stadt, wo er eben an-gekommen war, nachdem er ſieben oder acht Tage in Norfolk ver-weilt, und von dort aus an mehrere Bekannte in Baltimore, nur an ſeinen Aſſocié Stouffer nicht, geſchrieben hatte. Die Verſicherung ward für ungültig erklärt, weil Finkin, als er in Norfolk gelandet war, nicht ſogleich an Stouffer geſchrieben und den Auftrag zur Aſſe-kuranz ganz widerrufen hatte. (Siehe Phillips, Vol. I p. 260.)

Wenn der Verſicherte eine poſitive Anzeige (positive represen-tation) irgend eines Umſtandes oder einer Thatſache macht, an deren weſentlichen Einfluß auf die Uebernahme der Gefahr er keinen Zweifel hegt, ohne ſich jedoch völlig von der Wahrheit oder Unwahrheit des angezeigten Factums unterrichtet zu haben, ſo iſt dies nicht minder ein Betrug, als wenn er ſich für die Wahrheit oder Unwahrheit eines Umſtandes verbürgt hätte, von deſſen Unwahrheit er vollkommen überzeugt wäre. Denn bei einer poſitiven Anzeige muß der Ver-ſicherer immer vorausſetzen, der Verſicherte beſitze die volle Ueberzeu-gung, das, was er anzeige, ſei unbedingt wahr. Dadurch eben wird die falſche Angabe zu einer betrügeriſchen und kann nimmer eine un-ſchuldig gemachte heißen — ſie iſt mit Duer's Worten: „not an in-ocent but a fraudulent misrepresentation.“ In der Beurtheilung und Auslegung einer Anzeige (representation) muß man als Regel, und der Empfehlung Lord Eldons zufolge ſich immer an den geraden und einleuchtenden Sinn (plain and obvious) halten, in welchem ſie, einer vernünftigen Wahrſcheinlichkeit gemäß,“ von dem Verſicherten ſelbſt verſtanden wurde, als er dieſelbe machte. (Siehe Lord Eldon's Ausſpruch in dem Falle von Sibbald vs. Hill, 2 Dowl. Parl Cases

263) Bei einer zweideutigen abgefaßten Anzeige muß entweder eine prämeditirte Abſicht oder ein Zufall vorausgeſetzt werden. Liegt ihr eine ſolche Abſicht zum Grunde, und iſt der Verſicherer dadurch getäuſcht worden, ſo iſt er von aller Verbindlichkeit befreit. Wo aber keine ſolche Abſicht vorliegt, und wo die Zweideutigkeit aus der arglöſen Wahl zweifelhafter oder dunkler Ausdrücke fließt, ſo daß der Verſicherer ſelbſt Zweifel über die richtige Auslegung hegen mußte, da wäre es unbedingt ſeine Pflicht geweſen, zu fragen; und wenn er dies vernachläſſigt hat, ſo kann er ſich im Schadensfalle nicht der Ausflucht bedienen, daß die Anzeige ſich nicht in dem Sinne als wahr bewährt hat, in welchem er ſie begriffen und verſtanden zu haben behaupten mag.

Lord Mansfield, der den Stab über die Gültigkeit einer jeden Police zu brechen pflegte, welche einer falſchen oder irrigen Anzeige Raum gegeben hatte, gab dem oben citirten Ausdruck eines „geſetzlichen Betruges," oder „legal fraud" eine beſtimmte Deutung, indem er eine ſolche Anzeige als weſentlich falſch in Beziehung auf die übernommene Gefahr bezeichnete; und ſein ſpäterer Nachfolger, Lord Abinger, erklärte dies dadurch, daß er eine jede Verheimlichung oder falſche Angabe einer weſentlichen Thatſache abſeiten des Verſicherten oder ſeines Agenten, möge ſie abſichtlich oder aus Verſehen, im letzten Falle alſo bei vollkommener Unſchuld gemacht worden ſein, als hinlänglich anſah, um die Verſicherung eines geſetzlichen Betruges wegen aufzuheben. (Siehe Pawson vs Watson, Cowper 781).

In den Vereinigten Staaten hatte man dieſem Princip lange gehuldigt, und auch heut zu Tage erkennt man ihn als Regel an, nur in Rückſicht der Grundlage, worauf beide beruhen ſollten, ſind die Amerikaniſchen Rechtsgelehrten Duer und Kent, zu einer neuen Anſicht gelangt, und der letztere iſt dem erſteren darin gefolgt, daß er in allen Fällen wo bei einer falſchen oder vielmehr irrigen Angabe, kein wirklicher Betrug ſtattgefunden, die Ungültigkeit der Police nur deswegen anerkennt, weil die beſtimmte, poſitive Anzeige eines weſentlichen Umſtandes, wenn ſie auch nicht in der Police aufgenommen worden, einen eben ſo rechtskräftigen Theil derſelben bildet, als es eine darin gegebene Garantie zu thun vermag, ferner weil die ſubſtantielle Wahrheit einer ſolchen Anzeige die Verbindlichkeit des Verſicherten eben ſo ſehr bedingt, als die buchſtäbliche Wahrheit einer Garantie. Die ſubſtantielle Falſchheit einer Angabe annullirt die Verſicherung

deswegen nicht, weil sie in dem Auge des Gesetzes als Betrug anzusehen ist, sondern darum, weil eine offenbare Verletzung des Contractes, ein Contractbruch daraus entsteht.

Dieser Ansicht Duer's hat sich auch der Kanzler Kent angeschlossen, wenn er sagt: „Wo keine wirkliche Absicht eines Betrugs „vorliegt, da kann es auch keinen andern Betrug geben, als den, der „in jedem Falle stattfinden würde, wo Jemand auf ein Versprechen „baut, das nicht erfüllt wird:“ (Siehe Kents Comment. Vol. III p. 282. Edit. 1844).

Es fällt in die Augen, daß diese Verschiedenheit der Ansichten in Betreff der Ursachen, welche in dem gegebenen Falle, über die Nullität einer Police entscheiden sollen, durchaus keinen Unterschied in dem endlichen Resultat erzeugen kann — ob die Police ihrer Rechtskräftigkeit wegen eines gesetzlichen Betruges (legal oder constructive fraud) oder wegen eines Contractbruches verliert, das ändert in der Sache selbst durchaus nichts. Die Ursache des Widerstandes, den Duer's Ansichten über diesen Punkt, unter den Englischen Rechtsgelehrten gefunden hat, glaubt er hauptsächlich in ihren Befürchtungen suchen zu müssen, daß daraus besondere Schwierigkeiten oder Verwickelungen bei der Anwendung der Regel entstehen könnten, in Folge deren es dem einen oder dem anderen Contrahenten gestattet wird, eine mündliche Zeugen-Aussage anzurufen, um den Beweis führen zu können, daß in Bezug auf die besonderen Bedingungen der Police, zur Zeit ihres Abschlusses, etwas gesagt oder geschrieben worden ist, das den darin enthaltenen Stipulationen eine andere Deutung geben dürfte, als man bei dem ersten Blicke darauf legen möchte. Da aber dies Aufrufen mündlicher Aussage — „parol evidence“ — in Rechtshändeln dieser Art nun einmal nicht ausgeschlossen werden kann, so fehlt diesen Befürchtungen ein solider Boden, und sie müssen vielmehr der natürlichen und unvermeidlichen Scheu vor Neuerungen zugeschrieben werden, welche gar zu tief in das bisherige System der Englischen Rechtspraxis, womit alle früheren gerichtlichen Entscheidungen so innig verwebt sind, eingreifen, die endlose Serie hart erkämpfter Regeln und Grundsätze verwirren und unterbrechen, und die Jagd nach Analogien stören möchten. Es hieße das ganze bisherige System zu Gunsten einer allerdings richtigen Theorie über den Haufen stoßen, ohne dadurch irgend einen praktischen Vortheil zu erlangen.

Der Leser wird aus dem vorangehenden Abschnitt ersehen haben, daß in der maritimen Jurisprudenz der Europäischen Continentalstaa-

ten, dem Einfluß einer falschen oder irrigen Anzeige in den Policen nur selten die Wichtigkeit beigemessen wird, die er in England und in den Vereinigten Staaten gewonnen hat, eben weil sie dort ihren gewöhnlichen Weg geradezu nach der Police nimmt, außerhalb derselben aber nicht die umgreifende Berücksichtigung erhält, die sie in diesen Ländern findet, wo sie größtentheils nach Maasgabe ihres unbedingten Einflusses auf die Schätzung der Gefahr und auf das ganze Sachverhältniß beim Abschluß der Versicherung die Auflösung derselben mehr oder weniger nach sich zieht und bestraft wird. In England und in den Vereinigten Staaten beugt sich die Beurtheilung dieser Anzeigen unter die enge Form gewisser Regeln, die aus der besonderen Natur ihres eigenthümlichen Wesens und Characters jedesmal hervorgehen. Daher hat man ihnen auch eigene Klassen angewiesen, und der tiefe Forscher Duer, (in der Lect. XIV p. 657 des II Bandes) zieht die folgende Unterscheidungslinie: Anzeigen, sagt er, beziehen sich entweder auf Thatsachen, oder auf erhaltene Auskunft und Nachrichten, oder endlich auf die Absichten, die Erwartungen und auf den Glauben des Versicherten — eine Bezeichnung des unter ihnen stattfindenden Unterschiedes, deren Klarheit Arnould zu der nachstehenden Eintheilung derselben in drei Klassen geführt hat. Zu der

ersten, sagt er, gehören alle bestimmte und positive Anzeigen des Versicherten, auf seine eigene Verantwortlichkeit, daß die angegebenen Thatsachen, seines Wissens nach, entweder schon existiren, oder sich unfehlbar verwirklichen werden; zu der

zweiten, die einfache Anzeige, daß er glaube und erwarte die angegebenen Thatsachen seien entweder schon wahr geworden, oder ihrer Wirklichkeit nahe; zu der

dritten, die einfache Mittheilung aller von anderen darüber erhaltenen Auskünfte oder Nachrichten.

Die Anzeige einer Thatsache wird immer eine positive Anzeige sein; und diese besitzt nach der von Marschall zuerst gemachten und seitdem nicht angefochtenen Eintheilung, entweder einen affirmativen Character, das heißt, sie bezieht sich auf etwas, das schon stattgefunden hat, oder gegenwärtig besteht, oder sie hat auch die Natur eines Versprechens, nämlich sie verheißt und verbürgt den Eintritt des angegebenen Factums. Es ließe sich selbst behaupten, daß die meisten Anzeigen sich in der Form eines Versprechens herausstellen, und daß den häufigsten und wichtigsten Anzeigen, welche ihrem Wortlaute nach als affirmativer Natur zu betrachten wären, dennoch ein Sinn unter-

liegt, der das Eigenthümliche eines Verſprechens enthält, das heißt, daß während ſie den Beſtand einer Thatſache bezeugen, ſo rechtfertigen ſie auch die Vorausſetzung, daß dieſe Thatſache während der Dauer der Gefahr fortbeſtehen wird. So, z. B. wo es angezeigt wird, daß ein Schiff ein neutrales ſei, da bedeutet dieß nicht allein, daß die Neutralität ihres Eigenthümers in dem Augenblick der Verſicherung faktiſch beſteht, ſondern es wird auch dies darunter verſtanden, daß während der Dauer der Reiſe und der Verſicherung nichts geſchehen ſoll, was dieſe Neutralität aufheben könnte. Es iſt die Sicherheit der Fortdauer des Zuſtandes, den die Anzeige andeutet, der ihr beſonderen Werth verleiht.

Die Engliſche Rechtspraxis macht einen bedeutenden Unterſchied zwiſchen einer poſitiven Anzeige, mittelſt deren der Verſicherte ſich für die Wirklichkeit einer von ihm angegebenen Thatſache verbürgt, und einer andern, in welcher er nur ſeine Erwartung und ſeinen Glauben ausſpricht, daß dieſe Thatſache ſich als wahr bewähren werde. In der erſten übernimmt der Verſicherte die Verbindlichkeit, dieſelbe wahr zu machen, in der zweiten ſpricht er ſich nur über ihre Wahrſcheinlichkeit und die Erwartung aus, daß ſie ſtattfinden werde; die erſtere enthält gewiſſermaßen die Stipulation, daß der Verſicherer keiner Art von Verbindlichkeit unterliegt, woferne die Thatſache ſich nicht ſo bewährt wie ſie ihm dargeſtellt worden iſt, in der letzteren iſt keine Stipulation dieſer Art zu finden, und wenn daher dieſelbe ſich als unwahr oder falſch herausſtellen ſollte, ſo kann nur der damit verknüpfte Beweis einer betrügeriſchen Abſicht abſeiten des Verſicherten, die Verbindlichkeit des Verſicherers auflöſen und die Police ungiltig machen.

Daß dieſer Unterſchied auf einer richtigen Grundlage beruhe, wird ſich aus dem folgenden ergeben. Wenn A. ſich gegen B. anheiſchig macht, daß gewiſſe Dinge, die mehr oder weniger von ſeiner Willkühr abhängen, und ohne welche der letztere keinen Contract mit ihm abſchließen würde, auf eine beſtimmte Weiſe ſtattfinden ſollen, und derſelbe (B) darauf eingeht, weil er volles Vertrauen in A's übernommene Verpflichtung hat, ſo wird es einleuchten, daß ſie vollkommen erfüllt werden muß, um A. das Recht zu verleihen, B. ſeinerſeits in Anſpruch nehmen zu können. Wenn A aber nur ſeinen Glauben an die Wahrſcheinlichkeit angezeigt hat, daß dieſe Dinge auf eine beſtimmte Weiſe ſtatt haben werden, und B. für gut findet, auf den ihm vorgeſchlagenen Contract in der Erwartung einzugehen, daß

sie sich wirklich so, und nicht anders zutragen werden, so hat B kein Recht sich seiner Verbindlichkeit zu entziehen, wenn das Gegentheil statt haben sollte; denn dieser Ausschlag der Sache war eine von den Möglichkeiten, die er nicht unberücksichtigt hätte lassen sollen. Kann aber B den Beweis liefern, daß A blos in der Absicht ihn zu hintergehen, seinen Glauben an die Wahrscheinlichkeit des Ereignisses zu einer Zeit ausgesprochen hat, wo er genau wissen mußte, daß es unmöglich war, oder nicht wahr sein konnte, so ist B seiner Verbindlichkeit entledigt, weil ein offenbarer Betrug stattgefunden hat. Auch würde das Resultat dasselbe sein, wenn A in der Absicht B zu hintergehen, seinen Glauben oder seine Erwartungen in Betreff einer Sache zu erkennen gäbe, von deren Möglichkeit oder Wahrheit er weder Günstiges noch Ungünstiges zu sagen wüßte.

Wenn bei einer Anzeige, in welcher der Versicherte nur seinen Glauben an die Wahrscheinlichkeit, oder die gewisse Erwartung der Wahrheit einer angegebenen wesentlichen Thatsache ausspricht, keine betrügerische Absicht stattfindet, so ist der Versicherer seiner Verbindlichkeit nicht entbunden, wenn sie sich als falsch bewähren sollte. Nur die vollkommen erwiesene Absicht, denselben zur Förderung eines unredlichen Zweckes irre zu leiten, hebt diese Verbindlichkeit auf. Wenn z. B. ein Schiffs-Rheder in betrügerischer Absicht erklären sollte, daß sein Schiff, wie er zu glauben und zu erwarten berechtigt wäre, viel früher oder viel später, als an einem bestimmten Tage segeln würde, wenn er zu gleicher Zeit von der wirklich erfolgten Abreise des Schiffes an dem so genannten Tage vollkommen unterrichtet war, so würde eine solche, wissentlich falsche Angabe die Police ungültig machen; wenn aber der Eigenthümer gewisser Waaren, welche an Bord des gedachten Schiffes verladen zu werden bestimmt waren, eine ähnliche Anzeige in Betreff der Abreise des Schiffes machen sollte, ohne irgend eine genaue Kenntniß davon zu besitzen, so würde durchaus kein Gewicht auf eine solche Anzeige zu legen sein; denn wenn der Versicherer Rücksicht auf die Quelle nehmen wollte, aus der diese Anzeige floß, so könnte er unmöglich etwas anderes darin lesen, als den Ausspruch einer bloßen Meinung; und wenn er beabsichtigte, dieselbe zur Richtschnur seines Entschlusses in Betreff der Versicherung zu nehmen, so hätte er sich nach den genaueren Umständen erkundigen sollen. (Siehe Duer, Lect. XIV. p. 664.)

Diese Regel gilt nicht allein in allen Fällen, wo die gemachte Anzeige in der Form einer einfachen Erklärung von der Wahrschein-

darauf nach Kronstadt abging, fand keine Ladung fertig, und konnte, in Folge des dadurch erlittenen Aufschubs, seine Rückreise von Kronstadt nach London nicht eher beginnen, als bis der Winter schon eingetreten war. Es ward behauptet, daß dadurch die Police ihre Kraft verloren habe. Dieser Meinung war aber Lord Ellenborough nicht, sondern erklärte, daß die Anzeige nur in dem Lichte einer ausgesprochenen Meinung über die Wahrscheinlichkeit einer in Cronstadt schon fertig liegenden Ladung betrachtet werden müsse, in welchem Falle das Schiff ein frühes werden dürfte. Lord Ellenborough, der, als er seine Entscheidung gab, buchstäblich die in der Police gebrauchten Ausdrücke wiederholte, bemerkte: „von diesen drei Angaben, kann nur die erste (in Betreff der Abreise des Schiffes von „London) als ein Umstand angesehen werden, von dem der Makler „vollkommene Kenntniß haben konnte, — dieser Umstand hat sich als „wahr bewährt. Der zweite sei ebenfalls wahr, obgleich er offenbar „nur auf eine Wahrscheinlichkeit berechnet sein konnte, denn das Schiff „war wirklich einige Tage zuvor in Gothenburg angekommen. Allerdings hatte der Makler unbedingt versichert, die Ladung sei fertig; „aber dies, von der Natur der Anzeige selbst, konnte nur eine bloße „Erwartung, etwas sein, das der Makler glauben durfte.“ (Siehe Hubbard v. Glower Campl. 3, 313, in Arnould. Vol. 1 p. 510.)

Wenn eine Anzeige in positiver, keiner unrichtigen Deutung unterworfenen Form gemacht worden ist, und sich als falsch bewährt, obgleich der Irrthum nur die Folge einer unrichtigen Beurtheilung wahrhaft angegebener Thatsachen ist, so bleibt dennoch durch die positive Natur der ganzen Abfassung, der Versicherer verpflichtet ihre Wahrheit, nicht etwa nur in wesentlichen, sondern in allen und jeden Punkten zu rechtfertigen, so daß wenn sie sich als falsch oder irrig erweisen sollte, der Versicherer entbunden ist.

Man hatte einem Makler bei dem Auftrage zur Versicherung, den Umstand mitgetheilt, daß das Schiff quaest. im Delaware Strome fünf Tage nach seiner Abreise von New-York gesehen worden sei, worunter er, wie es die meisten in diesem Handel bewanderten Kaufleute gethan haben würden, verstanden hatte, daß dasselbe fünf Tage nach seiner Abreise von Sandy-Hook — dem bekannten Leuchthurm an der Einfahrt des Hafens von New-York, von wo es seines Wissens, am 6 December in See gestochen hatte, — im Delaware gesehen worden, und dem zufolge zeigte er in der Police an, „daß man das Schiff am 11 December wohl behalten im Delaware

ten, positiven Anzeige, derselben Thatsachen würde haften müssen. Der hier geltende Grundsatz ist der, daß der Principal nothwendig das wissen muß, was sein Agent weiß. (Siehe den Fall von Gladstone v^s. King, 1 Maule & Sel. 35.) Der folgende Rechtsfall, (Fitzherbert v^s Mather, Term. 1 Rep. 12) der eine gewisse Celebrität erhalten hat, mag als Beleg dienen:

Ein Korn-Factor (wie diese Leute in England heißen), der in Hartland in Devonshire seßhaft war, und Thomas hieß, verschiffte in Folge eines erhaltenen Auftrags am 16 September eine Ladung Hafer, für Rechnung des Versicherten, an Jemand in Portsmouth. Selbigen Tages schrieb er an einen Agenten des Versicherten in Portsmouth und zeigte ihm an, daß er am Morgen desselben Tages den Hafer verschifft hätte, und daß das Schiff unmittelbar darauf unter Segel gegangen wäre, daß er aber befürchten müßte, es würde in Folge eines aufgesprungenen Westwindes, zurückgetrieben werden. Er schrieb auch am nämlichen Tage an einen andern Agenten des Versicherten in London, beauftragte ihn Versicherung zu nehmen und schloß seinen Brief mit diesen Worten: „Ich wünsche das Ganze „wäre glücklich angekommen — das Wetter scheint stürmisch werden „zu wollen.“ Diese Briefe, obgleich sie am 16 September datirt worden, konnten erst um 1 Uhr P. M. am 17ten mit der Post von Hartland abgehen. Aber schon früh Morgens, am 17ten, erfuhr Thomas, daß das Schiff verloren sei, indem es von dem heftigen Westwinde zurückgetrieben war und in der Nacht vom 16ten, unweit der Hafenspitze von Hartland, Schiffbruch erlitten hatte. Er sandte jedoch dem Londoner Agenten keine weitere Auskunft über das Vorgefallene, und dieser, sobald er am 20 September den Brief erhielt, der von Hartland am 17ten abgegangen war, und auf einen Brief, den er mit dem Auftrag zur Versicherung von dem Eigner des Hafers empfangen hatte, legte beide Briefe den Versicherern vor Augen, als wären sie seine Instructionen, und nahm Versicherung auf Hafer von Hartland nach Portsmouth mit der Clausel: „verloren oder nicht verloren.“ Die Versicherer weigerten Zahlung, indem sie die Police, wegen fälschlich gemachter Anzeige, für ungültig erklärten, und das Gericht gab ihnen hierin Recht, auf dem Grunde, daß der Versicherte, obgleich selbst vollkommen schuldlos in der Sache, sich auf die von seinem Agenten Thomas erhaltene Auskunft verlassen hatte, und da der Agent sich eine falsche Angabe hätte zu Schulden kommen lassen, so müsse der Versicherte selbst darunter leiden. Der Versicherer,

rechtigt sich an die Unterlassung, oder an die Falschheit einer wesentliche Umstände betreffenden Anzeige, als eine Verletzung des Contractes zu halten, wenn aber der Versicherte zur Genüge der Jury beweisen kann, daß alles dies ohne Einfluß auf das Urtheil des Versicherers geblieben ist, so behält die Versicherung ihre volle Kraft.

So sind z. B. Anzeigen von dem Tage der Abreise eines Schiffes, nämlich an dem sie stattfinden soll, oder schon erfolgt ist, von dem Tage, wo man dasselbe zuletzt in Sicherheit wußte, von der Natur seiner Ausrüstung und Bemannung, von der besonderen Eigenschaft seiner Ladung — lauter wesentliche Umstände, die alle mehr oder weniger auf die Schätzung der Gefahr influiren können, wichtig und wesentlich, und wenn sie gemacht worden sind, und sich als falsch bewähren sollten, so ist der Versicherer aller weiteren Verantwortlichkeit entbunden, woferne der Versicherte nicht auf eine unzubezweifelnde Weise darthun kann, daß Jener nicht darauf geachtet hat und daß sie auf keine Weise sein Urtheil bestimmt oder misleitet haben.

In allen Fällen, wo die gemachte Anzeige durch Fragen und Zweifel des Versicherers über wichtige Facta und Umstände hervorgelockt worden ist, und sich als falsch ausweist, ist der Versicherer frei von aller Verbindlichkeit, selbst dann, wenn diese Fragen Dinge betreffen sollten, die der Versicherte zu beantworten eben nicht verpflichtet ist, wie z. B. die über das Alter, die Bauart des Schiffes u. s. w. (Siehe Schoolbred v^s Nutt, in Park p. 492, 8th. Edit. — auch Phillips, 1 Vol. p. 249.)

Wo die angegebenen Thatsachen der Art sind, daß sie auf die Schätzung der Gefahr keinen wesentlichen Einfluß üben können, da kann manchmal die Prämie als Maasstab der wesentlichen Natur einer Anzeige aushelfen. Wenn die Prämie niedriger wäre, als man für die Uebernahme einer ähnlichen Gefahr zu bezahlen pflegt, wobei keine gleichlautende Anzeige gemacht worden ist, da kann man billigerweise den Schluß ziehen, daß die Anzeige die Veranlassung der herabgesetzten Prämie gewesen ist; wäre die Prämie aber höher, oder der üblichen Prämie für dergleichen Risico's vollkommen gleich, da läßt sich das Gegentheil voraussetzen. (Siehe Court. v^s Martinean, 3 Dougl. 161. Bridges v^s Hunter 1 Maule & Sel. 18. 19.)

Jedenfalls aber ist es die Jury, welcher die definitive Entscheidung über die wesentliche Natur einer Anzeige verbleibt. Dies stimmt mit der bisherigen Praxis und auch mit Duer vollkommen überein.

der Hauptsache sich als wahr bewährt. Lord Mansfield's Worte bezeichnen den ganzen Unterschied: „Einer Anzeige kann auf eine „billige und thatsächliche Weise Genüge geleistet werden, aber eine „Garantie bedingt eine genaue Erfüllung." (Siehe De Hahn v^s Hartley, 1 Term. Rep. 343.)

Der folgende Fall mag zur Bestätigung dieser Regel dienen:

Ueber ein Schiff, auf welches Versicherung für die Reise von Bristol nach Oporto, und von dort zurück nach London genommen war, enthielt die Police keinen Beweis seiner Nationalität, aber in dem Briefe, welcher den Auftrag zur Versicherung brachte, war gesagt worden, daß es unter Kniphausener Flagge segelte, und in dem an den Makler gesandten Versicherungs-Auftrag, den die Versicherer gelesen hatten, war es als ein Kniphausener Schiff beschrieben worden. Auch ward es bewiesen, daß dessen Schiffspapiere in vollkommener Ordnung waren, und daß es als ein Kniphausener Schiff seine Fahrten machte. Es ward hierauf von den Franzosen genommen, und von einem ihrer Admiralitäts-Gerichte als gute Prise erklärt, jedoch nicht wegen mangelnder Beweise seiner Neutralität. Der Anwalt für den Beklagten behauptete, daß der Kläger von allem Schadenersatz ausgeschlossen bleiben müßte, weil die Condemnations-Sentenz selbst den vollkommensten Beweis von dem unneutralen Character des Schiffes enthielte. Lord Ellenborough aber war einer andern Ansicht, und bemerkte, daß in denen im Plaidoyer angeführten Fällen es sich von einer ausdrücklichen Verbürgung (warranty) der Neutralität des Schiffes gehandelt hätte, daß aber hier „die Briefe und die, der Versicherung wegen, gegebenen In„structionen weiter nichts als eine bloße Anzeige wären, daß das be„sagte Schiff ein Kniphausener, folglich neutrales Eigenthum sei, und „folglich, daß wenn dessen Schiffs-Papiere ganz nach dem üblichen „Gebrauch des Landes ausgefertigt wären, dem das Schiff angehörte, „so könnte der Ausspruch eines fremden Gerichts die Police nicht an„fechten, obgleich, hätte eine ausdrückliche Garantie in dieser Rücksicht „stattgefunden, so würde der Urtheilsspruch hinlänglich gewesen, um „die Versicherer von ihrer Verbindlichkeit zu entbinden." (Siehe van Tugeln v^s Dubois, 2 Campb. 151, desgleichen den im ersten Bande dieses Werkes S. 563 angeregten Fall von Nonnen v^s Kettlewell.)

In allen Fällen, wo kein absichtlicher Betrug im Hintergrunde gelegen hat, muß die Falschheit einer Anzeige, i. e. eine irrig gemachte Angabe zu einer solchen Aenderung des von dem Versicherer

her geändert oder annullirt worden sei, entweder directe, oder durch ein getroffenes Einverständniß.

Es steht dem Versicherten immer frei, vor der Zeichnung der Police irgend eine früher gemachte Angabe zurückzunehmen, durch die er nicht gebunden sein will; nnd wenn er vor der Zeichnung der Police Gelegenheit findet, sich zu überzeugen, daß die gemachte Anzeige falsch sein könnte, so ist er selbst hiezu verpflichtet, damit der Versicherer nicht dadurch irre geleitet werden könne. Wenn z. B. ein Agent des Versicherten, der früher Nachrichten mitgetheilt hatte, aus denen sich hätte schließen lassen, daß das versicherte Schiff in Sicherheit wäre, vor Abgang der Post aber erfahren haben sollte, daß es verloren gegangen, so daß er dies dem Versicherer durch die Post noch in Zeiten hätte anzeigen können, um die Ausführung der Versicherung zu verhindern, und hätte dies unterlassen, so würde dadurch die Versicherung aufgehoben oder null und nichtig geworden sein. (Siehe Fitzherbert vs. Mather, 1 Term. Rep. 12.) In den Vereinigten Staaten ist der Versicherte, so wie sein Agent, wie wir schon bemerkt haben, verpflichtet, einen solchen Assekuranz-Auftrag ungesäumt zu widerrufen, ist aber nicht verbunden, außerordentliche Kosten zur Uebersendung der erhaltenen Nachricht zu machen — es ist genug, wenn er beweisen kann, daß er ohne Zeitverlust dieselbe durch die gewöhnliche Post befördert hat. (Siehe Greene vs. Merch Ins. Comp. 10 in Pickering's Mass. Rep. 402.)

Wo sich auf einer und derselben Police mehrere Versicherer befinden, da gilt die Anzeige, welche dem an ihrer Spitze stehenden Versicherer gemacht wird, für alle folgende, so daß, wenn die Anzeige sich als falsch beweisen sollte, alle anderen Versicherer sich eben so wohl als der erste, von aller Verbindlichkeit lossagen können. Die ganz natürliche Betrachtung, daß alle nachfolgenden Versicherer die Police in Folge des Vertrauens gezeichnet haben, das die Kenntnisse und die gesunde Beurtheilungsgabe des ersten Versicherten ihnen eingeflößt haben, und die Voraussetzung, daß er alle Umstände wohl erwogen und sich von Allem gehörig unterrichtet habe, sind es, welche diese Regel herbeigeführt haben. Aber ihre Wirksamkeit wird von den Gerichten sehr scharf bewacht, und sie besteht nur unter gewissen Beschränkungen, die wir jetzt bezeichnen wollen.

Zuerst ist sie nur in denen Fällen anwendbar, wo es sich von selbst versteht, daß der erste Versicherer Auskunft verlangt, ohne welche er, aller Wahrscheinlichkeit gemäß, die Police nicht

„eingeschriebenen Namens, würde ich nicht der Meinung sein, daß „eine an denselben ergangene Mittheilung, factisch für alle übrigen „zu gelten habe.“ Lord Ellenborough setzte hinzu, daß die Frage eine solche Wichtigkeit besäße, daß er sie zur Begutachtung aller Richter, auf das Protocoll würde eintragen lassen.

Kann ein geheimes Einverständniß bewiesen werden, in Folge dessen der zuerst eingeschriebene Versicherer auf einer Police, durch seine Unterschrift keineswegs gebunden bleiben soll, indem sie den übrigen als Lockspeise zu dienen bestimmt sei, so wird die ganze Versicherung als ein Betrug gegen die letzteren angesehen, welche natürlich dadurch aller Verbindlichkeit enthoben sind.

Wir gehen nun zur Untersuchung der Englischen und Amerikanischen Rechtspraxis in Betreff der Verheimlichungen über. In dieser, an sich selbst eine minder verwickelte, als die der Anzeigen, lassen sich die Anhaltspunkte, und demnach auch die Regeln schon leichter erkennen, nach denen die einzelnen Fälle beurtheilt werden müssen, weil die Abweichungen von den Gesetzen der Europäischen Continental-Staaten viel geringer sind. Wir folgen dem Amerikaner Duer, der diese Materie auf eine so erschöpfende Weise in seinen Vorlesungen behandelt hat, in seiner allgemeinen Bahn, ohne uns bei seiner jedesmaligen Eintheilung gewißer Fragen lange aufzuhalten, nachdem wir zuvörderst die oben gegebene Definition einer Verheimlichung, zur besseren Verständigung des Folgenden, dem Leser ins Gedächtniß rufen. Sie besteht, sagten wir, in der Unterdrückung einer wesentlichen Thatsache, die einem der Contrahenten bekannt, von der aber der andere keine Kenntniß besitzt, oder keine ihm zugeschrieben wird.

Daß ein Contract, den einer der Contrahenten in vollkommener Unkenntniß der verheimlichten Sache zu schließen verleitet worden ist, dem andern, der sich der Verheimlichung schuldig gemacht hat, kein Recht verleihen kann, ihn dafür in Anspruch zu nehmen, ist nicht in Abrede zu stellen. Ob Betrug, abseiten des Versicherten, Versehen, Nachlässigkeit oder Zufall die Ursache eines solchen Verschweigens ist, das macht auch hier, wie bei den Anzeigen durchaus keinen Unterschied, denn die Folgen, in allen diesen Fällen, bleiben die nämlichen für den Versicherer, der sich dafür verantwortlich gemacht hat; und der eigentliche Grund, warum diese Gleichheit des Resultats in dem einen oder dem andern Falle stattfindet, und die Police ihre Gültigkeit verliert, ist nicht allein der, daß der Risico des Versicherers, durch die Ver-

man einen Theil der versicherten Güter verladen hatte, so daß es den Versicherern zu Lloyds unmöglich ward, sich die dort angezeigte Nachricht zur Warnung dienen zu lassen, und auf das besondere Schiff anzuwenden, worauf man Versicherung genommen hatte.

Das Gericht der „Common Pleas“ erkannte, und das Gericht der „Kings Bench“ bestätigte das Erkenntniß, daß die Verheimlichung jenes Faktums durch den Versicherten, die Police ungültig machte, obgleich es sich später erwies, daß die in Lloyds aufgesteckte Bekanntmachung unbegründet, das Schiff: „the President“ während der versicherten Reise weder tief beladen, noch im lecken Zustande gewesen, und keineswegs durch See-Unfälle, sondern nur durch feindliche Nehmung verloren gegangen war, welche letztere drei Wochen später, als zu der bei Lloyds angegebenen Zeit erfolgte. (Siehe Lynch vs. Hamilton, Taunt 3 Rep. 41.) Als allgemein anzunehmende Regel, für die Englischen Makler so wie für jeden der Versicherung für andere ausführt, empfiehlt Arnould (siehe Vol. I. p. 539) bei dieser Gelegenheit, was wir selbst schon im Eingang dieses Artikels empfohlen haben, nämlich dies: man versehe den Versicherer mit der genauen Kenntniß aller, die Versicherung directe betreffenden Umstände, die man selbst darüber besitzt, und unterlasse es in Rücksicht der daraus zu treffenden Auswahl zweckmäßiger, und wesentlicher Mittheilungen, ein Urtheil zu befragen das trüglich ausfallen kann. Denn wo nur ein Theil dieser Umstände mitgetheilt, und der andere verschwiegen wird, da kann es sich oft ereignen, daß das Gericht die Sache aus einem andern Gesichtspunkte betrachte, und eine andere Auswahl treffe, und so kann der Versicherte, ganz unschuldigerweise, ohne irgend einen Betrug beabsichtigt zu haben, dennoch das Opfer eines Mangels an richtiger Urtheilskraft werden.

Es ist jedoch damit nicht gesagt, daß der eigentliche Versicherte seinem eigenen Urtheil in Betreff der Wahl, der mitzutheilenden Umstände entsagen, und jeden, auch den unbedeutendsten Umstand, anzeigen soll; auch der Makler oder Agent, der mit einem Assekuranz-Auftrag in der Hand, Versicherung sucht, und einem Versicherer, dem er die Uebernahme des Risico's vorschlägt, z. B. mittheilen wollte, daß sein Nachbar ihn ausgeschlagen hätte, würde sicherlich eine einfältige Rolle spielen. Der eigentlich Versicherte hat nur eine Regel zu beachten, diese besteht darin: Nichts zu verhehlen oder zu verheimlichen, das mit Hinsicht auf die Natur der Sache selbst, ein vorsichtiger und erfahrener Versicherer für wesentlich halten möchte, um

gar nicht eingelassen haben würde. Jedenfalls kann die Verheimlichung den Schluß rechtfertigen, daß, wenn sie nicht stattgefunden hätte, sondern, wenn im Gegentheil, eine Offenbarung aller Umstände an ihrer Stelle getreten wäre, so hätte er auf die Wahrscheinlichkeit der erregten Erwartung rechnen, und eine andere Prämie fordern können. Die Folge der Verheimlichung wäre die gewesen, daß er sich mit einer geringeren Prämie begnügt haben könnte, als die, worauf er unter allen Umständen, Anspruch hätte machen können. An dieser Folge wäre nichts zu ändern gewesen, wenn auch die wirklich gelaufene Gefahr sich viel geringer erwiesen hätte, als die, worauf er in Gemäßheit der erregten Erwartung, Rechnung machen durfte. Die Prämie hätte für den wirklich gelaufenen Risico, ein vollkommenes Equivalent, aber für die Natur des Risico's, als er sich zur Zeit der Zeichnung der Police zeigte, ein sehr ungenügendes sein können. Dies wird der folgende Rechtsfall hinlänglich in's Licht stellen.

Versicherung war auf Güter in einem, in der Police angegebenen Schiffe genommen worden, und die Kläger (die Consignatairs) hatten von dem Rheder und Ablader derselben, einen Brief erhalten, der die Worte enthielt: „Ich denke, der Capitain wird Morgen segeln; „wenn er aber nicht angekommen sein sollte, so werden Sie so gut „sein, die Assekuranz, so niedrig als möglich auszuführen.“ Diesen Brief der am 3 December datirt war, erhielten die Kläger am 13 desselben Monats, und sie nahmen am folgenden Tage die beorderte Versicherung, ohne den Versicherern den Brief mitzutheilen. Wäre das Schiff wirklich am 4 December in See gegangen, so würde es im Rückstande gewesen sein, es segelte aber erst am 24 December. Der Anwald für die Kläger behauptete, daß, da das Schiff erst zehn Tage nach genommener Versicherung in See gestochen hätte, so wäre der Risico durch die Verheimlichung des Briefes keineswegs verändert worden, und daß die bloße Erwartung des Abladers, welche durch die späte Abreise des Schiffes, nicht in Erfüllung gegangen war, keinen wesentlichen Umstand bildete, und deswegen nicht mitgetheilt zu werden brauchte. Aber der Oberrichter, Sir James Mansfield erklärte, (ganz im Einklange mit seinen Collegen) daß er nicht begreifen könne, wie die unterlassene Mittheilung des Briefes an die Versicherer, als ein unwesentlicher Umstand betrachtet werden könne. „Wenn der Ablader sagt“ — waren seine Worte — „daß der Capi„tain Morgen segeln werde, so bedeutet dies, daß der Briefsteller

nicht erwiesen werden kann, daß die Auskunft, die er darüber besaß, eben so genau und so vollständig gewesen sei, als die des Versicherten. Dieser muß, wie wir öfters zu bemerken Gelegenheit gehabt haben, den Versicherer ganz und gar an seine Stelle setzen, und wenn der verhehlte Umstand ihm auch noch so geringfügig und unwesentlich erschienen wäre, so wird dennoch, wenn er sich der Art erweist, daß er Einfluß auf die Bedingungen der geschlossenen Assekuranz hätte haben können, die Police durch die Verheimlichung präjudicirt. (Siehe Duer, on Concealment, Lect. XIII p. 399 Vol. II.)

Zwei in den Gerichten der Vereinigten Staaten vorgefallene Rechtsfälle, werden den Leser in den Stand setzen, daß ganze Verhältniß aus dem richtigen Gesichtspunkt beurtheilen zu können.

Der erste dieser Fälle ist der von Ely vs. Hallett (in 2 Caines, 57). Die Jury erkannte, daß der Kläger (der Versicherte) zur Zeit der genommenen Versicherung genaue Nachricht von einem heftigen Sturme gehabt hatte, der sich eilf Stunden nach der Abreise des Schiffes zu Norfolk, seinem Abgangshafen, erhoben habe, und daß diese Nachricht dem Beklagten (dem Versicherer) nicht mitgetheilt worden sei, obgleich er zugab, daß diesem, vor der Zeichnung, in allgemeinen Ausdrücken angezeigt worden war, daß nach Abgang des Schiffes stürmisches Wetter (blowing weather) und harte Stürme der Küste entlang geherrscht hätten, ohne jedoch des besonderen Sturmes in Norfolk zu erwähnen. Die Jury erkannte gleichfalls, daß der verschwiegene Umstand ein wesentlicher sei (material fact).

Nach dem, auf diesen Ausspruch der Jury, die Sache zur abermaligen Berathung kam, behauptete der Anwalt des Versicherten (Klägers), daß durch die dem Versicherer gemachte Anzeige, in den der Jury vorgelegten Ausdrücken und denen, in welchen die ihm mitgetheilte Nachricht abgefaßt war, kein wesentlicher Unterschied stattfände; einer der Richter, der von der Majorität des Gerichtes abwich, fand die gemachte Anzeige vollkommen genügend. Aber alle übrigen erkannten, daß nach jenem Ausspurch (verdict) der Jury, die Entscheidung zu Gunsten der Beklagten ausfallen müsse. „Eine „Verheimlichung" — erklärte der Richter Thompson, der diese Entscheidung aussprach — „muß nicht mit Bezug auf das nackte Factum, „sondern nach ihrer Wirkung beim Abschluß des Contractes beur„theilt werden. Die Frage muß unter Berücksichtigung aller Um„stände, immer die sein, ob zu der Zeit, als die Police gezeichnet „wurde, eine genügende Anzeige oder eine Verheimlichung, in betrü-

„schen der erhaltenen Auskunft, und der darüber gemachten Mittheilung „in den Augen des Versicherten selbst für wesentlich angesehen „ward, reicht hin, um die Entscheidung der Jury, und des Gerichts „zu rechtfertigen, daß er faktisch so gewesen sei, und daß er auch von „dem Versicherer, in demselben Lichte betrachtet werden mußte.“

Der zweite Fall, den wir oben bezeichnet haben, ereignete sich vor dem einsichtsvollen, mit einem untrüglichen Scharfsinn begabten Richter Washington. Der Eigenthümer einer Parthie Waaren, am Bord eines Schiffes, welches von Philadelphia nach Charleston am 28 oder 29 August gesegelt, erhielt durch einen Privatbrief aus dem letzteren dieser Orte, die Nachricht, daß ein Sturm, „viel furchtbarer Art, als man je zuvor erlebt hatte,“ dort am 9 September stattgefunden habe, folglich zur Zeit, wo das Schiff nahe bei seinem Bestimmungshafen gewesen sein müsse. Er suchte am Abend desselben Tages, an dem er diese Nachricht erhalten, Versicherung auszuführen, und bekam am nächsten Morgen, die regelmäßig ausgefertigte Police in seine Hände. Es ergab sich aus den gerichtlichen Verhandlungen, daß die Versicherer sehr wohl gewußt hatten, daß heftige Stürme, in welchem mehrere Schiffe verloren gegangen, oder unter bedeutenden Havarien eingelaufen waren, auf der Küste von Carolina stattgefunden, und daß sie aus diesem Grunde, eine erhöhte Prämie gefordert, und erhalten hatten, — in diesem Falle hatte man ihnen das Doppelte der gewöhnlichen Prämie zugestanden. Der Anwald des Klägers bestand demnach darauf, daß die ihm vorgeworfene Verheimlichung, gar keine wesentliche gewesen sei, da die Versicherer in der That alle die Auskunft gehabt hätten, deren sie bedurften, um in der Bestimmung der Prämie, keinen kostspieligen Irrthum begehen zu können. Aber der Richter Washington, erklärte in seiner Anrede an die Jury, auf eine sehr bestimmte Weise, daß ein bedeutender Unterschied zwischen der privativen Auskunft des Versicherten, und der allgemeinen Kenntniß der Versicherer zu machen sei, und daß folglich die Unterdrückung des empfangenen Privat-Berichtes und seines Inhalts auf eine sehr verdammliche Verheimlichung hinauslaufe. Um einem ungünstigen Urtheilsspruch zu entgehen, nahm der Kläger, nachdem er diese Ansicht des Richters gehört hatte, seine Klage zurück. (Siehe Wash. 1 Ct. Ct. Rep. 385 den Fall von Moses vs. Delaware Ins. Comp.)

Daß es des Versicherten Pflicht gewesen wäre, bei Nehmung der Versicherung, den Versicherern den erhaltenen Brief mitzutheilen, kann

Wo der Versicherte sich eines Vermittlers oder Agenten bedient, um die Versicherung auszuführen, da muß auch eben diese Vermittelung dazu angewandt werden, um alle erforderlichen Facta gehörig mitzutheilen; denn eine Verheimlichung des Agenten ist für die Versicherer nicht minder eine Verheimlichung. Was wir in dem vorangehenden Abschnitt, in Betreff der ungesäumten Mittheilung der Nachricht eines Verlustes, nach Abschluß einer Police, gesagt haben gilt auch hier; aber wir können diesmal nicht umhin, die von dem Richter Story in einem Falle dieser Art (M. Lanahan vs Universal Ins. Comp. 1 Peters 170) ausgesprochenen eigenthümlichen Worte hier anzuführen: „Der Assekuranz-Vertrag" — sagt er — „wird „ein Contract uberrimae fidei genannt, und die Grundsätze, die ihn „beherrschen, sind die einer aufgeklärten, moralischen Politik. Es wird „angenommen, der Versicherer handele in dem Glauben, daß derjenige, „der Versicherung nimmt, in eben dem Augenblick keine Kenntniß irgend eines wesentlichen, mit dem Risico verknüpften Factums, besitze, das er nicht kund gethan hätte, und daß kein Verlust stattgefunden habe, der unter billiger Diligenz ihm hätte mitgetheilt werden „können. Wenn Jemand, der geheime Kenntniß eines Verlustes erhalten hat, Versicherung nimmt, und diese Kenntniß verschweigt, so „ist dies ein Betrug, der die Police null und nichtig macht. Weiß „er, daß sein Agent sich mit der Ausführung eines Assekuranz-Auftrags beschäftigt, und hält er die erlangte Kenntniß zurück, um den „Versicherer irre zu führen, so ist dies nicht minder ein Betrug; denn „unter solchen Umständen gilt die Maxime: qui facit per alium facit „per se. Seine eigene Kenntniß steckt in einem solchen Falle auch „die Agentur seines Stellvertreters auf dieselbe Weise und in demselben „Umfange an, in welchem die eigene Kenntniß des Agenten dies thun „könnte. Selbst wo kein beabsichtigter Betrug stattfindet, ist der Versicherer zu einer vollständigen Mittheilung aller wesentlichen Facta „berechtigt, welche der Versicherte ihm durch die Anwendung gewöhnlicher Mittel zu geben im Stande ist. Versäumt er dies, so ist die „Versicherung präjudicirt. Die wahre Regel, bei der man stehen „bleiben muß, ist diese, daß, wenn Jemand einen Auftrag zu einer „Versicherung giebt, und er hierauf Nachricht von einem Verluste erhält, er dieselbe dem Agenten sobald mittheilen muß, als ihm dies „mittelst der erforderlichen und zweckmäßigen Diligenz möglich wird, „um den gegebenen Auftrag widerrufen, oder den Fall dem Versicherer mittheilen zu können. Unterbleibt dies, und erweist es sich,

Versicherten Stellvertreter, die Erfüllung der ihm aufgegebenen Pflicht versäumte, so ist es der Versicherte selbst, der für seine ungeschickte Wahl eines Agenten, oder für sein übelangebrachtes Vertrauen in dessen Tüchtigkeit büßen muß. Der Versicherer kann in keinem Fall das Opfer einer solchen Wahl oder dieses übelberechneten Vertrauens werden. In dieser Hinsicht war zu Lord Mansfield's Zeit das gesammte Gericht der „Kings Bench" einstimmig der Ansicht, daß selbst in dem Falle, wo der Versicherte sich nichts hätte zu Schulden kommen lassen, die Verheimlichung oder falsche Angabe eines Agenten, der Versicherung ohne Auftrag zu nehmen für gut befunden hatte, hinlänglich seien, um den Versicherer zu entbinden und die Nullität der Police herbeizuführen. Um keine Einwendung gegen die Gerechtigkeit einer solchen Entscheidung machen zu können, müßte jedoch der Versicherte die ohne Autorität ausgeführte Versicherung für gültig anerkannt und angenommen haben. Die Absicht, Vortheil daraus zu ziehen, erhellt übrigens schon aus der bloßen Forderung des Schadenersatzes bei einem eingetroffenen Unglücksfall, und dies mag, auch ohne formelle Anerkennung, als Beweis der Annahme und Genehmigung der Versicherung mit allen ihren Folgen und Fehlern dienen, welche dann natürlich auf ihn, den Versicherten, zurückfallen müssen. Gesetzt aber, es sei keine Genehmigung der ohne Auftrag geschlossenen Assekuranz erfolgt, und der Versicherte sei eben so schuldlos bei dem ganzen Vorgang geblieben, als es der Versicherer ist, so läßt es sich fragen: wem fällt der eingetretene Verlust zur Last? Hier muß offenbar die Antwort sein: dem Versicherten; und dies nach der allgemeinen Regel in allen dergleichen Fällen, daß derjenige, der einem Agenten sein Vertrauen schenkt und sich von ihm vertreten läßt, auch die Schuld seiner Fehler oder des Misbrauchs der ihm verliehenen Autorität tragen muß. Die Verheimlichung eines Verlustes durch den Agenten, der verpflichtet ist die betreffende Nachricht mitzutheilen, verletzt die Grundlage des geschlossenen Contractes eben so sehr als eine ähnliche Verheimlichung durch seinen Principal es thun kann. Man wird bereits gesehen haben, daß wo Versicherung durch einen Agenten genommen worden ist, der Contract ungültig wird, sobald es sich erweisen läßt, daß der Principal wissentlich eine nothwendige Auskunft verhehlt hat. Wenn der Agent Versicherung nimmt, so muß der Versicherer voraussetzen, daß er im Besitz aller der Auskunft ist, die ihm der Principal, unter üblicher Diligenz, hätte mittheilen können. In dieser billigen Voraussetzung liegt die eigentliche Basis des Contractes,

jedoch nicht aus demselben Grunde, worauf der Richter Story sich gestützt hatte, sondern ausschließlich aus dem Grunde, daß der Capitain von dem Augenblick an, wo der Total-Verlust stattgefunden, aufgehört hatte des Rheders Stellvertreter zu sein, und folglich nicht pflichtmäßig gebunden war, ihm den Verlust anzuzeigen. Aus dem ganzen Wortlaut der von dem obersten Gerichtshof gegebenen Entscheidung, scheint jedoch die Folgerung hervorzuleuchten, daß wenn die Richter der Ansicht gewesen wären, der Capitain habe nicht aufgehört der Agent oder Stellvertreter des Rheders zu sein, sie gegen ihn entschieden und erklärt haben würden, er sei zur Anzeige des Verlustes verpflichtet, und die Unterdrückung derselben eine Verheimlichung gewesen, welche den Contract auflöse. (Siehe in 12 Wheat: Rep. 409 den erwähnten Fall, auch 4 Brown's Port. C. 483 den Fall von Stewart v^s Dunlop und in 9 Johns. Rep. 32 den Fall von Andrews v^s Mar. Insur. Comp.)

Die Richtigkeit der vom Richter Story angenommenen Doctrin hat bis jetzt in den Vereinigten Staaten, wenig Anklang gefunden, jedoch hauptsächlich aus dem Grunde, weil sie eine neue sei. Aber dies bemerkt Duer sehr richtig, sei kein Grund, warum sie eine verwerfliche sein sollte, und die Fälle, wo eine Verheimlichung nur auf die verheimlichte Gefahr wirkt, die Gültigkeit der Police aber in jedem andern Fall bestehen läßt, sind nicht selten. Eine genaue Beobachtung des Grundsatzes, der in den meisten analogen Fällen die Regel der Entscheidung ist, würde die Versicherer nicht allein von der verheimlichten Gefahr, sondern auch von jeder andern entbinden und die Police völlig auflösen.

So hoch auch die Autorität des obersten Gerichthofes der Vereinigten Staaten (Supreme Court of the Un. States) zu stehen verdient, so sind doch einige Zweifel über die Gültigkeit des Rechtsbodens auf dem die Bestätigung, des von dem Richter Story gefällten Urtheils erfolgt ist, nicht zu unterdrücken. Die Begründung der Ansichten des obersten Gerichts über die eigenthümliche Stellung des Capitains, nach erfolgtem totalen Verlust, ist die folgende: Erstlich: der Verlust des Schiffes war in jeder Hinsicht ein totaler, und die Agentur des Capitains mußte von dem Augenblicke an, ein Ende nehmen, wo der Gegenstand derselben, aufgehört hatte zu existiren. Zweitens: Wenn er irgend Jemandes Agent hätte sein müssen, so hätte er nur, der Agent der Versicherer sein können, von dem Augenblicke an, wo

Grundsatz nicht angenommen werden sollte, so würden die Capitaine unfehlbar beauftragt werden, in allen ähnlichen Fällen, zu schweigen, wodurch dann die Versicherer der Gefahr nicht entgehen konnten, für alle Verlüste verantwortlich gemacht zu werden, von denen es sich nicht beweisen ließe, daß die Versicherer darum gewußt hätten.

Wenn eine Police geändert wird, nicht um einen etwa vorgefallenen Irrthum zu berichtigen, sondern um den übernommenen Risico zu modificiren, oder auszudehnen, so besteht die Verpflichtung des Versicherten, oder seines Agenten, alle, dem Versicherten zur Zeit der Aenderungen bekannten, wesentlichen Thatsachen anzuzeigen, unbezweifelt in ihrer vollen Kraft, und die Folge einer Verheimlichung, welche den veränderten Contract auflösen muß, ist, nicht den ursprünglichen wieder herzustellen, sondern die, der Police ihre Gültigkeit zu rauben. Die Aenderung muß als vollkommener Beweis des Einverständnißes der Contrahenten gelten, den ursprünglichen Contract aufzuheben, und die Ungültigkeit des neuen, kann nie die Erneuerung eines nicht länger existirenden zur Folge haben. (Siehe French vs. Patton, 9 East 331, auch Weir vs. Aberdein, 2 B. & All. 320.)

Wenn ein Versicherer sich durch eine Reassekuranz decken will, so ist er verpflichtet, nicht allein alle ihm zur Zeit der Versicherung gemachten Anzeigen mitzutheilen, sondern auch alle und jede Nachricht, die er seitdem erhalten hat. Seine absichtliche oder absichtslose Verschweigung, irgend eines neuen, und auf die Gefahr wesentlich influirenden Umstandes, hat dieselbe Wirkung auf den Contract, den eine frühere Verheimlichung auf den ursprünglichen Contract gehabt haben würde. (Siehe Emérigon Vol. II chap. XV § 4.)

Daß eine vollständige Aufzählung aller Facta oder Umstände, welche einzeln oder zufällig vereint, wesentlich auf die Gefahren einer Police einwirken können, eine praktische Unmöglichkeit ist, daß sich keine Lehrbücher für Fälle schreiben lassen, die sich nie ereignet haben, und nie geahnt werden können, das wird man nicht in Abrede stellen können. Die endlose Verschiedenheit dieser Facta u. s. w. muß bei der täglich wachsenden Ausdehnung des Assekuranz-Geschäftes, unvermeidlich zunehmen, und, wie die Gebilde eines Kaleidoscops, die durch das Fallen eines einzelnen Kornes augenblicklich ihre ganze Haltung verändern, so kann auch der geringste, bisher kaum geahnte, zufällige Umstand, die Grundzüge eines Verhältnisses umwandeln, das man mit dem Maßstab früherer Erfahrungen umfassen, und beur-

ranz unterdrücken darf. Versicherung auf ein nicht ganz seetüchtiges Schiff, kann allerdings manchmal genommen werden. Sobald der Versicherer alle und jede, das Schiff betreffende Umstände, kennen lernt, kann er sich für eine der Gefahr, nach seiner Berechnung, angemessene Prämie, geneigt fühlen, die Versicherung dennoch zu übernehmen. Nur muß dies mit offenen Augen geschehen. Denn der Versuch, demselben ohne Enthüllung jener Umstände, die Gefahr aufzubürden, ist ein offenbarer Betrug, den sich der Versicherte zu Schulden kommen läßt, da dieser darauf rechnen muß, daß im Unglücksfall es dem Versicherer nicht gelingen werde, den Beweis der Seeuntüchtigkeit des Schiffes hervorzubringen, welcher allein ihn des Schaden-Ersatzes überheben kann. Hätte er voraussehen können, daß die von ihm verheimlichten Umstände, dem Versicherer bekannt werden dürften, so würde er sicherlich keine Prämie für eine Assekuranz bezahlt haben, die ihm nichts fruchten konnte. Die Möglichkeit einer unter Verheimlichung wesentlicher Umstände abgeschlossenen Versicherung, ohne betrügerische Absicht, wenn diese Verheimlichung allein hinlänglich ist, die Police gesetzlich zu annulliren, läßt sich nicht denken, denn die Erwartung, daß im Unglücksfalle der Versicherer nicht im Stande sein würde den Beweis der Verheimlichung zu liefern, kann nur Betrug zur Quelle haben.

Die Competenz, Erfahrung und Einsicht des Capitains, wird in England wie in den Vereinigten Staaten, als ein integralischer Theil der Seetüchtigkeit eines Schiffes angesehen, und daher ist der Versicherte, wenn er bona fide handelt, nicht verpflichtet, dem Versicherer irgend eine Mittheilung, über die Fähigkeiten des Capitains, als Schifffahrtskundiger und Befehlshaber zu machen. Dies aber hat keinen Bezug auf den moralischen Character des Capitain's; und wenn der Versicherte nach Abschluß eines Assekuranz-Contractes, Kenntniß gewisser Thatsachen erhielte, welche Verdacht in die Redlichkeit desselben erregen könnten, so darf er diese nicht verhehlen, und er würde, geschähe dies, sich einer Verheimlichung schuldig machen. Denn der, sei es auch nur halbwegs gegründete Verdacht, gegen die Ehrlichkeit des Capitain's, steht in directer Beziehung zu der Gefahr der Baratterie, und wenn diese Thatsachen zum Vorschein kämen, wo diese Gefahr durch die Police gedeckt ist, so würden sie unfehlbar auf das Urtheil des Versicherers nicht ohne Einfluß bleiben, und es läßt sich demnach schließen, daß sie auch nicht verheimlicht werden dürfen.

Ursache eines Verlustes dieser Art, liegt nicht in den Gefahren, gegen die er Versicherung genommen hat, und da er für diese Gefahren nicht haftet, so kann auch die Verheimlichung gewisser Dinge, welche als Beweis desselben dienen können, ihm nicht zur Last gelegt werden, und bleibt unwesentlich. Wo Versicherung auf Güter im Allgemeinen genommen wird, und der Versicherer es unterläßt, sich nach ihrer besonderen Eigenschaft, und ihrem Character zu erkundigen, da übernimmt er, in Folge der Natur des Contractes, auch die Gefahr, daß die Police auf Güter eines gefährlichen Characters angewandt werden könne, wie z. B. auf Vitriol-Oel, i. e. Schwefelsäure, oder Schießpulver. Will er diese Gefahr nicht laufen, so muß er Erkundigung einziehen, und wenn dies unterbleibt, so darf man schließen, daß er die Prämie für hinreichend hält, um auch diesen Risico übernehmen zu können. In dem Rechtsfalle von Boyd v^s Dubois, (3 Campb. Rep. 133) wo es sich um eine Assekuranz auf Hanf handelte, und der Verlust durch Feuer entstanden war, behaupteten die Versicherer, daß der Hanf in beschädigtem Zustande verladen worden sei, in welchem Falle er sich leicht erhitzt und verbrennt, und setzten hinzu, daß der Schaden wahrscheinlich aus einer solchen Ursache entstanden sei, und daß jedenfalls die Verheimlichung des wirklichen Zustandes des Hanfs, zur Zeit der Verschiffung, hinlänglich sei, um die Police zu annulliren. Lord Ellenborough gab zu, daß wenn die Jury überzeugt wäre, der Verlust sei wirklich aus dem beschädigten Zustande des Hanfes entstanden, so könne der Versicherer nicht verantwortlich dafür gemacht werden, aber die Einrede der Verheimlichung verwarf er ganz und gar. Er erklärte auf eine sehr bestimmte Weise, daß es nicht des Versicherten Pflicht sei, dem Versicherer, ohne Nachfrage, Rechenschaft über den Zustand der verladenen Güter abzulegen, und daß die Einführung einer solchen Regel, die Quelle endloser Verwirrung, und immer währenden Streitigkeiten werden würde.

Es giebt jedoch einzelne Fälle, wo die zurückgehaltene Beschreibung oder Verheimlichung der besonderen Natur der Güter, welche unter der allgemeinen Benennung, Waare, versichert werden sollen, die Police geradezu annullirt. So sind z. B. Versicherer überall nicht für Güter verantwortlich, die auf dem Verdeck geladen und befestigt werden, woferne dieser Umstand nicht besonders in der Police angezeigt wird. Die einzige Ausnahme hievon, bildet ein Handelsgebrauch, mit dem der Versicherer bekannt sein muß. Aber des Versicherers Kenntniß desselben, kann ihm nichts helfen, wofern

richterliche Erkenntniſſe gegeben, in Folge deren, die mit einem ſolchen Unterſchiede verknüpfte Verheimlichung einer Thatſache, welche auf die Schätzung der Gefahr, von weſentlichem Einfluß geweſen, einen hinlänglichen Grund, zur Annullirung der Police gab. (Siehe die Rechtsfälle von Hurtin vs. Phoenix Ins. Co. 1 Wash. Ct. Ct. Rep. 400, und von Balt. Insur. Co. vs. M. Fadon, 4 Harries & Johns 31.) Aber dieſe beiden Fälle ſtehen einzeln da, und haben keiner Regel zur Rechtfertigung gedient.

In Folge allgemeinen Gebrauchs, iſt der Verſicherte in England keineswegs verpflichtet, dem Verſicherer die beſondere Natur des Intereſſes anzuzeigen, das er in dem, von ihm verſicherten Eigenthum beſitzt; doch in einigen Fällen, z. B. bei Verſicherungen der Fracht, Bodmerei-Gelder, Reſpondentia u. ſ. w. iſt es unbedingt nothwendig.

Aus mehreren Erkenntniſſen des Richters Story, dürfte man geneigt ſein zu ſchließen, daß eine Verſicherung auf Casco, die in der gewöhnlichen Form, und in den gewöhnlichen Ausdrücken genommen worden, nur auf den geſetzlichen Rechtstitel zu dem Schiffe Bezug haben kann, und daß der Verſicherer für keinen Verluſt zu haften braucht, wo es ſich ergiebt, daß das Intereſſe in einem, nur in Billigkeit gegründeten Titel beſteht, woferne das Eigenthümliche deſſelben, nicht beſonders in der Police angezeigt und beſchrieben worden iſt. Eine Verheimlichung der beſonderen Natur dieſes Intereſſes, wenn ſie als ſtrafbar angeſehen werden ſoll, hat die Veranlaſſung zu zwei Entſcheidungen gegeben, wobei die beiden großen Autoritäten, Story und Waſhington, nicht im Einklang mit einander geblieben ſind; der erſtere entſchied, daß die unterbliebene Anzeige des beſonderen Intereſſes des Verſicherten, hinlänglich ſei, um die Gültigkeit des Aſſekuranz-Auftrages aufzuheben, dagegen der Richter Waſhington erklärte, daß die Folgen der unterlaſſenen Anzeige einzig und allein, von ihrem weſentlichen Einfluß, auf die Gefahr abhängen müßten, und dies ſcheint unter allen Umſtänden, die billigere Anſicht zu ſein. Wenn die gewöhnlichen, in einer Police auf Casco gebrauchten Ausdrücke, nur auf das geſetzliche Eigenthumsrecht Bezug haben ſollen, und zwar aus dem Grunde, daß die Verſicherer dabei kein anderers im Auge gehabt haben können, ſo muß ein in Billigkeit gegründetes Intereſſe, unvermeidlich in der Police angegeben werden, wenn es den Schutz derſelben genießen will; wenn aber eine ausdrückliche Anzeige in der Police hinreicht, um dieſes Intereſſe

wie nach anderen, kumulative Versicherungen desselben Gegenstandes für Rechnung separater Interessen erlaubt sind und neben einander bestehen können. Auch liegt es am Tage, daß die besondere Eigenschaft oder Natur des Rechtstitels an der Fracht, möge er ein gesetzliches oder ein in Billigkeit begründeter, ein absoluter oder ein partieller sein, durchaus keinen Einfluß auf die Gefahr haben kann. Aber die Angabe der Natur des Interesses in der Police kann den wesentlichen Nutzen haben, daß er einen möglichen Unterschleif, in Betreff der Rückgabe der Prämie, verhindern kann: — der Versicherte könnte bei glücklicher Ankunft des versicherten Gegenstandes seinen Rechtstitel unterdrücken, um unter dem Vorwande, daß er kein Interesse in dem Gegenstande der Versicherung besessen, auf die Rückgabe der Prämie zu bestehen. Jedenfalls sollte es dem Versicherten nie erlaubt werden einen Schaden einzucassiren, ohne den vollständigsten Beweis liefern zu können, daß der Versicherer von allen, die Versicherung betreffenden Umständen genau unterrichtet gewesen sei. Duer (siehe Vol. II Lect. XIII P. 1 p. 463) schlägt überdies vor, und wie es uns scheint, mit vollkommenem Rechte, daß jedesmal, wo ein theilweises oder außergewöhnliches Interesse der Gegenstand der Versicherung ist, dasselbe in der Police angezeigt werde, und daß keine Bezahlung erfolge, wofern der Beweis des Interesses nicht vollkommen mit der Angabe in der Police übereinstimmt.

Die Zeit der Abreise eines Schiffes hat immer zu den Anzeigen gehört, die als wesentlich betrachtet wurden, und in den meisten Ländern ist sie gesetzlich vorgeschrieben. Noch im Jahre 1813 erklärte der Englische Richter Le Blanc es als allgemein anerkannte Regel, daß ein Versicherter, der von der Zeit der Abreise eines Schiffes unterrichtet ist, dieselbe nicht verhehlen darf. (Siehe Fillis v^s Brutton, 1 Cond. Marshall 346. 346.) Doch heutzutage hat diese Angabe einen Theil ihrer Wichtigkeit verloren, und die Verschweigung derselben, wenn auch der Versicherte darum wußte, wird nicht länger als hinlänglich angesehen, um der Police ihre Gültigkeit rauben zu können. Der Versicherte ist nur in so fern verpflichtet, diese Zeit in der Police anzugeben, als Gründe zu der Voraussetzung da sind, sie gehe über die gewöhnliche Dauer der versicherten Reise hinaus, und rechtfertige folglich den Glauben, ein Unfall könne dem Schiffe zugestoßen sein.

Die gewöhnliche Dauer der versicherten Reise kann nur durch die Natur derselben bestimmt werden, und die große Verschiedenheit dieser

„beſonders ſchnellſegelndes Fahrzeug bekannt.“ Als Verſicherung genommen wurde, theilte man den Verſicherern dieſen Brief mit, aber man erfuhr zu gleicher Zeit, daß ein anderes Schiff, Namens: „Agreeable,“ welches Barbados am 29 November verlaſſen hatte, gleichfalls am 5 Januar angekommen ſei. Es ergab ſich ferner, daß das letzt genannte Schiff auch ein beſonders guter Segler und mit Kupfer beſchlagen war. Die Ankunft beider Schiffe war von dem Makler in ſein Buch eingetragen, aber die Ankunft des „Agreeable“ den Verſicherern nicht angezeigt worden; der „Cumberland“ war nicht mit Kupfer beſchlagen, voll gebaut und ein langſamer Segler, und wurde, als man den Auftrag zur Verſicherung gab, nicht als ein rückſtändiges Schiff (a missing ship) *) angeſehen. Auch ſchwur ein Zeuge, daß die Kenntniß der glücklichen Ankunft der beiden Schiffe Barton und Cumberland keinen Einfluß auf die Prämie gehabt haben könne. Auf dieſe Thatſachen ſtützte ſich die Jury in ihrer Entſcheidung zu Gunſten des Klägers; und als auf eine Reviſion des Proceſſes angetragen ward, ſchlug Sir James Mansfield das Geſuch ab, aus dem Grunde, daß die Jury allein im Stande ſei zu entſcheiden, ob die unterdrückte Nachricht der Ankunft des Schiffes Agreeable, eine hinreichende Veranlaſſung geben könne, um den Cumberland als ein rückſtändiges Schiff zu betrachten. (Siehe Littledale v^s Dixon, 1 Bos & Pull N. R. 151.) Marſhall hält dieſe Entſcheidung für ungerecht; aber in mehreren ganz analogen Fällen, namentlich in dem von Elton v^s Larkins, 8 Bingh 198 weigerte ſich das Gericht ebenfalls eine Reviſion des Proceſſes zu geſtatten, oder, wie der Engliſche Ausdruck beſagt: „das Verdict der Jury zu ſtören“

*) Die eigentliche Bedeutung beider merkantiliſchen Ausdrücke in Bezug auf ein rückſtändiges Schiff „a missing ship“ oder „a ship out of time“ iſt in der Engliſchen Sprache durchaus die nämliche, aber Kaufleute und Verſicherte ſind gewohnt, ſie in ganz verſchiedenem Sinne zu gebrauchen. In dem einem — „a missing ship,“ wird darunter verſtanden, daß das Schiff ſchon lange zur See geweſen ſei, daß man es für verloren anſehen könne; in dem andern — „out of time“ — verſteht man darunter, daß die ſeit deſſen Abreiſe verfloſſene Zeit, die durchſchnittliche Zeit einer gewöhnlichen Reiſe ähnlicher Art übertreffe, und daß man deswegen berechtigt ſei eine höhere Prämie zu fordern oder zu bezahlen. Ein Schiff, welches von Liverpool nach New-York einhundert Tage unter Wegs iſt, wird als: „a missing ship“ angeſehen, eines das ſechszig Tage zur See iſt, „a ship out of time“ — das erſte würde gar nicht, das letztere nur zu einer ungewöhnlichen Prämie verſichert werden können.

Reise noch übrig bliebe. Behaupten zu wollen, daß die zurückgehaltene Mittheilung erwiesen haben würde, die hauptsächlichsten Gefahren der Reise seien glücklich bestanden, sei abgeschmackt, denn es sei die Pflicht des Versicherten, die vollständigste und neueste Nachricht die er erhalten hat, dem Versicherer vor Augen zu legen, und die ganze Geschichte der Reise mitzutheilen, in soweit sie von Einfluß auf die Schätzung der Gefahr sein könne. Der Kläger habe sehr wohl gewußt, daß in Bezug auf beide Schiffe, die eigentliche Gefahr sich auf das beschränken mußte, was nach dem 21 October, dem Tage der Trennung vorfallen konnte, und daß das eine derselben, vier Tage vor Ausführung der Assekuranz angekommen war. Lord Abinger bemerkte hierauf, daß die Frage in dieser Gestalt nicht vor die Jury gebracht worden sei, und daß er eben nicht behaupten wolle, diese würde die nämliche Entscheidung abgegeben haben, wenn es sich hätte erweisen lassen, daß die Zeit der Reise von Oporto nach London, beträchtlich über die gewöhnliche hinausgegangen wäre, worauf der Richter Parke hinzusetzte, daß auch ohne Untersuchung der Frage, ob das Schiff über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben sei oder nicht, die Gefahr offenbar sich anders gestaltete, in Folge der fünf Tage vor Abschließung des Assekuranz-Contractes erfolgten Ankunft des Schiffes, welches die Nachricht gebracht hatte, und daß diese Thatsache allein hinreichend sei, um diese Auskunft wesentlich und ihre Mittheilung nothwendig zu machen. Das Gericht gab hierauf seine Einwilligung zu der geforderten Revision des Processes, und diesmal entschied die Jury zu Gunsten der Versicherer. (Siehe den Rechtsfall von Westburg v^{s} Aberdein, 2 Mees. & Wels, 267.)

Wenn ein Kauffahrer mit Kaperbriefen versehen, und ihm dadurch die Vollmacht verliehen wird, zu kreuzen, Hand auf feindliche Schiffe zu legen und sie zu nehmen, so muß die Erlaubniß dergleichen Briefe führen und Gebrauch davon machen zu können, ausdrücklich in der Police stipulirt sein. Wird ein Kauffahrerschiff einfach als Kaper versichert, so darf es ohne specielle, in der Police stipulirte Erlaubniß, weder hin und her segeln, noch kreuzen und Prisen suchen, aber es darf feindliche Schiffe, die es auf seiner Reise-Route trifft, jagen und nehmen. Der Amerikanische Richter Story hat selbst die Meinung ausgesprochen, daß um die genommene Versicherung valdiren zu lassen, es nicht nothwendig sei, das Schiff als Kaperschiff in der Police zu bezeichnen, wenn der Versicherer nur darum weiß, daß es mit einem solchen Kaperbrief versehen worden ist; die Bezeichnung

In den Vereinigten Staaten ist in diesem Punkte, die Autorität des gerichtlichen Erkenntnisses der „King's Bench" so gut wie beseitigt worden, da der oberste Gerichtshof von Massachusetts entschieden hat, daß der bloße Umstand, eines, ohne Kenntniß noch Einwilligung des Versicherers, vom Capitain genommenen Kaperbriefes, die Police nicht präjudiziren kann. (Siehe Higgin v^s Boardman, 14 Mass. Rep. 34 und Higgin v^s Amory, 13 Mass. 125.) Wenn dieses Urtheil, sagt Duer, welches allen übrigen Gerichtshöfen in den Vereinigten Staaten zum Beispiel dienen dürfte, einer Verbesserung zugänglich wäre, so möchte die folgende ihre Anwendung finden, diese nämlich: daß der bloße Umstand, des einem Schiffe verliehenen Kaperbriefes, selbst dann keinen Einfluß auf die Police üben sollte, wenn auch die bestimmte Absicht, Gebrauch davon zu machen, erwiesen werden könnte, wofern diese Absicht nicht wirklich ausgeführt worden, und eine thatsächliche Abweichung daraus entstanden ist. (Siehe Duer Vol. II Lect. XIII P. 1. p. 467.)

Dieser gelehrte und scharfsinnige Autor hat in Betreff der Verheimlichungen, eine wichtige Frage aufgestellt, die, so viel wir wissen, noch bei keinem seiner Vorgänger erhoben und untersucht worden ist. Die Frage ist diese: ob die Zeit der Abreise eines Schiffes, so wie sie in der Police angegeben worden ist, wenn auch dasselbe in Betreff der bloßen Dauer der Reise, nicht als rückständig angesehen werden darf, nicht eine besondere Wichtigkeit durch die vor Nehmung der Versicherung stattgefundene Ankunft eines anderen Schiffes erhält, welches ungefähr um dieselbe Zeit oder später, von demselben Hafen abgegangen ist, und ob in solchen Fällen, nicht allein die Thatsache selbst, sondern alle übrigen damit verknüpften Umstände, aus deren Zusammenhang die Wichtigkeit derselben erweislich wird, angezeigt werden müssen, in so weit der Versicherte mehr oder weniger damit bekannt ist. Die Ankunft selbst des anderen Schiffes, die Zeit seiner Abreise, das Wetter das es auf seiner Reise gehabt hat, und die comparativen Eigenschaften beider Schiffe, sind lauter Dinge, und gehören zu den Umständen, die der Versicherte wissen, und von denen er nicht voraussetzen kann, daß auch der Versicherer darum wisse. Ist es die Pflicht des Versicherten, dieselben sämmtlich zu seiner Kenntniß zu bringen? Es leuchtet von selbst ein, daß wenn die Mittheilung derselben überhaupt nothwendig wird, sie vollständig sein muß, und daß kein einziger Umstand unterdrückt werden darf, denn gerade dieser könnte der Art sein, daß ohne ihn, die übrigen vielleicht

Der Rechtsfall war der folgende: Man hatte Versicherung auf imaginairen Gewinn bei der Reise des Schiffes Leonore, von Callao nach Baltimore genommen, und als den Zeitpunkt der Abreise, durch einen, den Versicherern günstigen Zufall, einen um drei Tage früheren Tag genannt, als den, an welchem das Schiff wirklich abgesegelt war. Den Versicherern war ein Brief des Klägers an seinen Makler gezeigt worden, in welchem er ihm, bei Ertheilung seines Versicherungs-Auftrags, anzeigte, daß das Schiff Benazet, welches von Callao nach der Abreise der Leonore gesegelt war, in New-Bedford, (im Staate Connecticut) glücklich angekommen sei, aber weder über die Zeit der Abreise dieses Schiffes, noch über die Zeit seiner Ankunft, hatte man eine Sylbe laut werden lassen. Bei dieser Gelegenheit entspann sich die Frage, ob diese Nachricht nicht wirklich eine falsche Angabe enthielte, da man daraus schließen müßte, daß das Schiff Benazet eben angekommen wäre, welches gar nicht der Fall gewesen sei. Die Argumentation der Partheien über diesen Punkt, führte zu keinem andern Resultat, als daß er beseitigt ward. Eine andere viel wichtigere Frage aber als diese, erhob sich, nämlich, ob der Versicherte dem Versicherer nicht allein die Thatsache, sondern auch die Zeit der wirklich erfolgten Ankunft des Schiffes Benazet mitgetheilt haben müßte, welche, wie es sich aus den gerichtlichen Verhandlungen ergab, drei und dreißig Tage, vor Ertheilung des Assekuranz-Auftrages stattgefunden hatte. Der Anwald für die Versicherer bestand darauf, daß diese Verheimlichung, die Versicherung annulliren müsse, aber der Richter Story, indem er alle vorgebrachten Argumente verworfen hatte, bestätigte der Jury seine frühere, über diesen Fall ausgesprochene Ansicht, und wiederholte, daß diese Verheimlichung oder Verschweigung völlig unwesentlich sei. Seine Worte waren bei dieser Gelegenheit die folgenden: „Eine Verheimlichung kann nur da statt„finden, wo die eine Parthei eine besondere und ausschließliche „Kenntniß von einem Factum besitzt, in dessen Betreff die andere sich „ganz und gar auf sie verläßt, wobei alle öffentliche Thatsachen, „welche beiden Theilen gleich zugänglich sind, gar nicht in Anschlag „kommen. Keine Verheimlichung der Ankunft des Schiffes Benazet „hat stattgefunden, und der Hafen, wo dies Schiff angekommen war, „und wo Versicherung genommen worden ist, lag in der Nachbarschaft „Boston's, und war dieser Stadt viel näher gelegen, als Philadelphia, „wo der Kläger seßhaft war. Die Verheimlichung, wird behauptet, „liegt in dem Factum seiner drei und dreißig Tage früher erfolgten

„Umſtänden“ — erklärte der Richter, — „halte ich dafür, daß abſei„ten des Klägers, keine Verheimlichung ſtattgefunden habe, welche die „Police präjudiziren konnte. Den Beklagten war alle Gelegenheit „geboten worden, um weitere Nachfrage zu machen, und ihre eigene „Beurtheilungsgabe anzuwenden, und wenn ſie zum Erſatz des Scha„dens aufgefordert wurden, ſo hatten ſie kein Recht einzuwenden, daß „ſie die Sache nicht unterſucht und weiter erforſcht hatten.“

In dieſer Entſcheidung des Richters Story dürfte er die äußerſten Gränzen einer Abweichung von der allgemeinen Regel erreicht haben, daß der Verſicherte verpflichtet ſei, alle ihm bekannte und auf das ganze Verhältniß einwirkenden Thatſachen, zur Kenntniß des Verſicherers zu bringen, möge dieſer auch theilweiſe oder vollkommen davon unterrichtet ſein. Denn ſie ſtellt den Grundſatz feſt, daß der Verſicherte nicht gebunden iſt, Facta mitzutheilen, welche beiden Theilen gleich zugänglich ſind, und in gleichem Maße von ihnen erfragt werden können. Daß die Ankunft eines Schiffes in einem Hafen, wo der Verſicherte wohnt, oder an einem benachbarten Orte, die Zeit ſeiner Abreiſe und ſeiner Ankunft, und die Partikularitäten ſeiner Reiſe dazu gehören, läßt ſich nicht bezweifeln. Aber des Richters Story Motivirung ſeiner Entſcheidung läßt ein Dunkel darüber obwalten, ob er dem Verſicherer die Pflicht einer vorläufigen Nachfrage, nach Empfang einer betreffenden Notiz, oder ohne dieſelbe aufzuerlegen gedachte. Auch bemerkt Duer, in Betreff des richterlichen Begriffs einer Verheimlichung, mit vielem Rechte, daß es der Fälle wenige giebt, wo der Verſicherte allein die ausſchließliche Kenntniß gewiſſer Umſtände oder Facta beſitzt, die angegeben werden müſſen, und er ſetzt dann hinzu, daß ihm in ſeiner ganzen Praxis kein Fall vorgekommen ſei, wo der Verſicherte der Pflicht der erforderlichen Mittheilung wichtiger Facta überhoben worden iſt, weil der Verſicherer durch gehörige Nachfragen ſie auch hätte erfahren können. Es läßt ſich hierbei bemerken, daß es ebenfalls wenige giebt, wo der Verſicherer, hätte er nachfragen wollen, die angegebene Facta nicht ſelbſt hätte erfahren können. Aber deswegen darf das Princip, daß ihm die Kenntniß aller und jeder Thatſachen aufgebürdet werden muß, die er durch Nachfragen hätte erfahren können, doch nicht zugelaſſen werden, denn es würde alle bisherigen Geſetze und Gebräuche, in Betreff der Verheimlichung untergraben, und den Verſicherten der Nothwendigkeit aller willkührlichen Anzeigen entheben. Der oft genannte Amerikaniſche Richter Waſhington, hat auf eine klare und

gegen den Vorwurf einer Verheimlichung zu vertheidigen hat, und sich der Einrede bedient, die öffentlichen Blätter hätten das verschwiegene Factum zur Kenntniß des Publikums, folglich auch des Versicherers gebracht, und ihm die Nothwendigkeit einer besonderen Anzeige erspart, kann dieser nur durch den directen Beweis überführt werden, daß er darum gewußt habe. Die Voraussetzung der vollkommenen Kenntniß des verhehlten Factums abseiten des Versicherers, weil es in den öffentlichen Blättern einen Platz gefunden hat, wird dort durchaus nicht anerkannt.

Die von dem Richter Story aufgestellte Lehre, daß der Versicherte nicht verpflichtet sei, Dinge anzuzeigen, welche der Versicherer wissen muß, wissen oder durch Nachfrage erfahren kann, ist eine gefährliche Innovation, und ist in den Vereinigten Staaten, so viel wir haben ersehen können, keineswegs in die allgemeine Praxis übergegangen. In Betreff des besonderen, oberwähnten Falles, der zu der ganzen Verhandlung die Veranlassung dargeboten hat, kann es als unzweifelhaft betrachtet werden, daß der Versicherte verpflichtet ist, alle die Umstände anzuzeigen, von denen er eine gewisse Kenntniß besitzt oder über die er Auskunft erhalten, welche verbunden ist mit der Zeit der Abreise des in der Police genannten Schiffes, Zweifel über seine Sicherheit erregen, und deswegen eine gewisse oder wahrscheinliche Vermehrung der Prämie zur Folge haben würden. Diese Regel müßte unbedingt beobachtet und mit großer Strenge angewandt werden, besonders in denen Fällen wo es sich herausstellen sollte, daß die Befürchtungen des Versicherten, die hauptsächlichste Ursache der genommenen Versicherung gewesen wären. Diese Befürchtungen, sagt Duer, sind eine Beichte seiner eigenen Ueberzeugung von der Wichtigkeit der Thatsachen worauf sie beruhen, und er muß vorausgesetzt haben, daß sie, wären sie dem Versicherer mitgetheilt worden, auch auf ihn denselben Eindruck gemacht haben würden. Eine unter solchen Umständen stattgefundene Verschweigung gewisser Facta, kann kaum als unschuldig angesehen werden, und wird zu einer offenbaren Verletzung der guten Treue, welche die Grundlage des Assekuranz-Contractes ist.

Der Versicherte ist der Regel nach nie verpflichtet, die wahrscheinliche Zeit der Abreise eines Schiffes anzuzeigen, da der Einfluß so mancher Umstände dieselbe verhindern kann. Das Nöthige in dieser Hinsicht ist bereits gesagt worden. Die Auskunft über den wahrscheinlichen Zeitpunkt des Anfangs der versicherten Reise, kann die Natur der

den Versicherern einen Brief vorzulegen, den er von seinem Capitain, mit der Anzeige dieses wahrscheinlichen Aufschubs erhalten hatte.

Diese Entscheidungen stellen den Grundsatz fest, daß der Versicherte nicht verpflichtet ist, seine eigene Kenntniß von dem wahrscheinlichen Zeitpunkt der Abreise des Schiffes, den Versicherern mitzutheilen. Der Grund dieser Erkenntnisse war der folgende: Das Gesetz betrachtet jeden unbilligen Aufschub im Antritt der versicherten Reise, als eine Abweichung die den Versicherer entbindet. Da folglich diese Gefahr in der Police nicht genannt ist, so wird die Anzeige gewisser Facta, welche zu einem solchen Aufschub führen können, ganz unnöthig. Findet der Aufschub statt, so ist die Police null und nichtig, wenn er nicht anderweitig, durch gewisse vorbehältliche Clauseln gedeckt ist. Ist der Aufschub aber, so ungewöhnlich und in die Länge gezogen er auch immer erscheinen mag, unter den besonderen Umständen die ihn veranlaßt haben nicht mehr als billig, so ist dies eine der eigentlichen Gefahren, welche der Versicherer übernommen hat. In keinem Falle tragen die verheimlichten Umstände zur Veränderung einer Gefahr bei, über die man einverstanden war.

Wir müssen bei dieser Gelegenheit auf einen Rechtsfall zurück kommen, den wir im ersten Bande dieses Werkes im Tit. III Kap. 5 der Abtheil. II S. 747 gegeben haben. Es ist der Fall, wo der Capitain eines nach Jamaika bestimmten Schiffes, in Folge der ihm von seinem Rheder gegebenen Instructionen, von drei Wegen die ihm in der Nachbarschaft von St. Domingo, zur Vollendung seiner Reise offen standen und deren Wahl, auf übliche Weise seinem Gutdünken hätte überlassen sein sollen, den ihm vorgeschriebenen einschlagen mußte, weil ihm in dieser Hinsicht die Hände gebunden waren. Die Richter entschieden in erster Instanz zu Gunsten der Versicherer, nicht allein auf dem Grunde einer Abweichung von der üblichen Methode, da der Capitain durch die ihm, im Geheim gegebenen Vorschriften, seiner freien Willenskraft beraubt und die Gefahr verändert war, sondern auch, weil das ganze Factum der gegebenen Instructionen verschwiegen worden war, folglich eine Verheimlichung stattgefunden hatte, deren unvermeidliche Folge die Aufhebung der Police sein mußte. Als auf Revision des Processes angetragen ward, versagte das Gericht der „King Bench“ seine Einwilligung, weil die gegebenen Instructionen einen wichtigen Umstand bildeten, der den Versicherern hätte angezeigt werden müssen, und weil die unterbliebene Anzeige einer solchen Thatsache, die Police durch die stattgefundene

gegen einwenden, daß der Ort, wo der Unglücksfall und folglich auch die vorgefallene Abweichung stattfand, dem Versicherer nicht hätten verhehlt werden können. Aber die bloße Kenntniß des Ortes wo das Schiff zu Grunde gegangen, war nicht hinreichend, um den Beweis der begangenen Abweichung zu liefern. Hätte der Capitain seiner freien Willkühr gefolgt, und die eingeschlagene Route aus eigenem freien Entschluße genommen, so hätte von keiner Abweichung die Rede sein können, und der Versicherer hätte den Verlust ohne weiteres tragen müssen; aber ohne Kenntniß jener Instructionen, hätte der Versicherer unmöglich den Beweis führen können, daß der Capitain in der Wahl seiner Route keine freie Hand gehabt, sondern, daß er den Instructionen seines Rheders habe gehorchen müssen. Deswegen wird der Umstand, daß seiner Willkühr und seiner freien Wahl durch diese Instructionen ein Zwang auferlegt war, zu einem wichtigen Factum, dessen Verheimlichung dem Versicherer eine Gefahr aufbürdete, die er nie zu übernehmen gedacht hatte, und ihn der Möglichkeit aussetzte, für einen Verlust haften zu müssen, der durch die Police nicht gedeckt war. Es war eine vollkommen gerechte Entscheidung, daß die Verheimlichung den Assekuranz-Contract null und nichtig machte. Auch darf man nicht übersehen, führt Duer, dem wir den größten Theil dieser Argumentation entlehnt haben, fort, daß die dem Capitain gegebenen Instructionen, den ganzen Character der Reise ändern mußten. Die Reise, die der Capitain durchzuführen sich verpflichtet sah, war keineswegs die in der Police beschriebene Reise. Der Capitain ist moralisch und gesetzlich verpflichtet, sich an die Vorschriften seines Rheders zu halten, und das Gesetz erwartet von ihm, daß er seine Pflicht erfüllen werde. Demnach herrscht durchaus keine Analogie zwischen diesem Falle und demjenigen, wo eine nur beabsichtigte Abweichung nicht für hinlänglich angesehen ward, um die Police zu annulliren; denn die betreffenden Entscheidungen beruhen auf dem Grunde, daß eine nur gehegte Absicht eben so wohl aufgegeben werden kann, so daß der Capitain, wenn er den Theilungspunkt der Reise erreicht hat, anstatt von seinem geraden Wege abzuweichen, denjenigen wählen kann, der ihm der zweckmäßigste zu sein scheint. Aber wo die Vorschriften seines Rheders (des Versicherten) und die Pflichten des Capitains, sich auf eine so positive Weise herausstellen, da ist eine Voraussetzung dieser Art nicht zulässig: — er muß die Route einschlagen, welche ihm durch seine Instructionen vorgeschrieben worden ist, und wenn diese ihn zu einer Abweichung von der üb-

lichen Methode zwingen, da ist die Reise vom Beginn an eine ganz andere als die, welche in der Police beschrieben ist, und welche diese decken soll. Somit verliert dieselbe ihre Gültigkeit. Ungeachtet nun, in einigen späteren, ähnlichen Fällen, man sich in die vom Richter Lawrence und von Benecke ausgesprochene Auffassung dieser Frage gefügt, und Kent's Ansichten verworfen hat, so hat doch die entgegengesetzte Meinung des Gerichtes der „King's Bench," und des Chancellor Kent's allgemeineren Anklang gefunden, und mag jetzt als das stehende Gesetz für die Zukunft angesehen werden. Die richtigste Auffassung und Beurtheilung des ganzen Falles liegt in den wenigen Worten des Kanzlers Kent. „Es ist nicht eine Vermehrung der „Gefahr, sondern die Substitution einer ganz andern Gefahr, welche „diesen Fall beherrscht." (Siehe 14 Johns. 50.)

Wir verweisen unsere Leser übrigens auf die sehr belehrende und vollständige Beleuchtung dieses Falles, die Duer in dem Theile 1 seiner Vorlesung XIII über Verheimlichungeu S. 496 bis 498 inclusive giebt, aus der es sich ergiebt, daß, obgleich in mehreren analogen Fällen, größeres Gewicht auf die Abweichung der versicherten Reise, als wesentliche Ursache der Ungültigkeit der Police, als auf die Verheimlichung gelegt worden ist, die Mehrheit der Richter in England wie in den Vereinigten Staaten, sich der Ansicht des Hofes der King's Bench und des Chancellor Kent's angeschlossen haben. Es giebt, sagt Duer, nur einen einzigen unfehlbaren Massstab, um das Wesentliche einer Verheimlichung, in Rücksicht ihres Einflusses auf die Nullität der Police beurtheilen zu können, wodurch bei einer festen und verständigen Anwendung aller Fragen ähnlicher Art, entschieden werden können. Die Verheimlichung wird immer eine wesentliche sein, wenn die Veröffentlichung der verschwiegenen Facta oder Umstände, den Begriff, den sich der Versicherer von der übernommenen Gefahr gemacht hätte, so verändern mußten, daß er entweder seine Prämie erhöht, oder die Gefahr gar nicht übernommen haben würde.

Nachdem wir die Thatsachen beleuchtet haben, die der Versicherte nicht verschweigen oder verheimlichen darf, ist es zweckmäßig einen Blick auf diejenigen zu werfen, die er nicht mitzutheilen braucht, in Betreff deren er aber, nach Englischen und Amerikanischen Gebräuchen, verpflichtet ist, alle Anfragen des Versicherers zu beantworten.

Lord Mansfield hat sich in Hinsicht der Facta und Umstände, welche der Versicherte nicht mitzutheilen braucht, in der folgenden summarischen und umfassenden Uebersicht sehr deutlich ausgesprochen,

die in der That alle Fälle begreift, wo der Versicherte unter der Voraussetzung eines richtigen Urtheils, in der Anwendnng der darin gegebenen Bezeichnungen, die Nicht-Angabe eines oder des anderen Umstandes wagen darf. „Der Versicherte" — sagt er — „auf „welche Weise auch immer der Versicherer zu seiner Auskunft gelangt „sein mag, braucht nicht das anzuzeigen, was derselbe schon weiß, „oder was er wissen müsse; oder was er zu wissen übernimmt; oder „was er zu wissen nicht für nöthig hält; oder was die Gefahr, die „er zu übernehmen und zu laufen sich anheischig gemacht hat, verrin„gern könnte; noch allgemeine Gegenstände seiner Muthmaßungen „oder irgend etwas, aus dem natürliche Gefahren springen dürf„ten; wie z. B. die gewöhnlichen Schwierigkeiten einer Reise, die „Jahreszeiten, die Wahrscheinlichkeit eines Orkans, die Symptome „eines Erdbebens u. s. w.; oder irgend eine Ursache, aus der poli„tische Gefahren entstehen könnten, wie z. B. ein Friedensbruch „der Staaten, ein Krieg und die daraus fließenden verschiedenen Ope„rationen, noch irgend etwas in Bezug auf die Wahrscheinlichkeit „größerer Sicherheit durch die Fortdauer oder die Rückkehr zum Frie„den, oder die Dummheit des Feindes." (Siehe den Fall von Carter & Boehm, 3 Burr. 1909.)

Aus dieser klaren Zusammenstellung hat Duer sich berufen gefühlt, die Dinge oder Facta, welche der Versicherer nicht mitzutheilen braucht, in Betreff deren aber, wie schon bemerkt, er verpflichtet ist, alle und jede Nachfrage des Versicherers auf das genaueste zu beantworten, in so weit dies in seiner Macht steht, in sechs Categorien einzutheilen, nämlich erstlich Facta, welche der Versicherer kennt, oder deren Kenntniß bei ihm vorausgesetzt werden darf; zweitens Facta, auf deren Kenntniß er verzichtet; drittens Facta, für die sich der Versicherte gegen ihn verbürgt hat; viertens Dinge, welche mit der Gefahr, wofür er nicht haftet, in Verbindung stehen; fünftens solche, die in keiner Verbindung mit der übernommenen Gefahr, separat betrachtet, stehen; endlich sechstens Dinge, welche geeignet sind die von dem Versicherer übernommene Gefahr zu verringern. Trotz dieser Classification glauben wir, daß wir das, was wir dem Leser noch über diese Materie zu sagen haben, in folgende zwei Rubriken zusammen fassen könnten.

Die erste derselben betrifft die Facta, die der Versicherer entweder schon kennt, oder kennen sollte, oder auf deren Kenntniß er keinen Werth legt und verzichtet;

die zweite, alle Facta, welche keinen Einfluß auf die übernommenen Gefahren des Versicherers üben können, oder mit ihnen in keiner Verbindung stehen. Zuvörderst jedoch einige vorläufige Bemerkungen.

Wer bei Nehmung einer Versicherung die Angabe einer wesentlichen Thatsache unterläßt, weil er den Versicherer davon unterrichtet glaubt, muß im Stande sein zu jeder Zeit factisch beweisen zu können, daß derselbe wirklich Kenntniß von derselben gehabt habe, wenn er dem Vorwurf einer Verheimlichung ausweichen will. Nur in wenigen Fällen kann die bloße Voraussetzung einer solchen Kenntniß bei dem Versicherer sich ohne weiteren Beweis geltend machen. Die sogenannten Lloyd's-Listen, von den im Tit. 3 der Abtheil. 1 des ersten Bandes dieses Werkes geredet worden ist, können hiezu dienen. Denn da sie von allen Versicherern gelesen werden, oder gelesen werden sollten, ehe eine Versicherung übernommen wird, so bedarf der Versicherte keines anderen Beweises, als daß das verschwiegene Factum darin enthalten war, um jeden Vorwurf einer Verheimlichung zurückweisen zu können Dies bezieht sich jedoch nur auf die Englischen Listen — die sogenannten „Foreign Lists," d. h. die Nachrichten aus den Häfen des Auslandes, und in fremder Sprache, sind in der Regel davon ausgeschlossen, da die Englischen Versicherer nicht die Gewohnheit haben, dieselben zu lesen. Der Versicherte darf allerdings voraussetzen, daß der Englische Versicherer mit jedem Umstande bekannt sein müsse, der in Lloyd's-Liste angezeigt worden ist, und diese Voraussetzung mag ihm als Entschuldigung seines Stillschweigens über den besagten Umstand dienen; aber er kann diese Vermuthung nicht als Beweis seiner Unschuld gebrauchen, wenn er eine falsche Angabe gemacht hätte, und behaupten wollte, sie sei unschädlich, weil der Versicherer aus Lloyd's-Listen das Gegentheil hätte ersehen können, wenn sie etwa im Widerspruch mit seiner Angabe gewesen wären. Eine Entscheidung, die vor kurzem im „Court of Exchecquer" gegeben ward, hat dies ein für allemal festgestellt. (Siehe Mackintosh v^s Marshall 11 Mees v^s Wols 116.) Selbst wenn keine falsche Angabe abseiten des Versicherten stattgefunden hat, so ist es dessen Pflicht die erforderliche Anzeige an den Versicherer zu machen, sobald es sich unbedingt herausstellen sollte, daß die in Lloyd's-Listen angezeigten Facta dem Versicherer unbekannt geblieben sind, und seine Unkenntniß sich aus seinen Handlungen und Erklärungen ergiebt.

1) Der Versicherte ist nicht verpflichtet, des Versicherers Anfragen über Dinge zu beantworten, die dem Versicherer schon bekannt sind,

wenn es sich auf ganz unzweifelhafte Weise ergiebt, daß seine frühere Kenntniß derselben eine sichere, und nichts verhehlt war; wenn aber die Kenntniß des Versicherers nur auf Voraussetzungen oder Muthmaßungen beruht, und er, um seiner Sache gewiß zu sein, Aufklärung, und die Sache durch Fragen an das Licht zu ziehen sucht, da erheischt es des Versicherten eignes Interesse, und es ist außerdem seine Pflicht — wenn er jedem möglichen Verdacht einer Verschweigung begegnen will — daß er diese Fragen vollständig, und, wenn er die Beschuldigung einer Verheimlichung vermeiden will, daß er sie in aller guten Treue und Wahrheit beantworte. (Siehe Duer, vol. II p. 557.)

Der Versicherte ist auch nicht verpflichtet, irgend eine Mittheilung über Dinge zu machen, welche der Versicherer zu wissen verbunden ist, und bei denen, aus eben dieser Ursache, die gesetzliche Voraussetzung stattfinden darf, daß sie ihm bekannt seien. Diese gesetzliche Voraussetzung ist unbedingt und absolut. Sie befreiet den Versicherten allerdings nicht von der Nothwendigkeit, die Fragen des Versicherers zu beantworten, auf die sie sich bezieht, aber, wo keine solche Fragen aufgeworfen worden sind, da ist es dem Versicherer nicht erlaubt, der Voraussetzung durch Beweise vom Gegentheil zu begegnen. Es kann ihm nicht gestattet werden, daß er vorgiebt ohne die erforderliche Sachkenntniß gehandelt zu haben. Die Facta, um die es sich hier handelt, sind solche, die der Versicherer zu wissen verpflichtet ist, da sie bei ihm den Grad von Sachkunde bedingen, deren er nothwendig bedarf, um seinem Namen und seiner Aufgabe als Assekuradeur, vollkommen entsprechen zu können. Da der Versicherte berechtigt ist, zu glauben, der Versicherer besitze diese Sachkunde, so würde es eine große Ungerechtigkeit sein, wollte man dem letzteren erlauben, den Pflichten seines Contractes dadurch zu entgehen, daß er den Beweis führe, er verstehe sein Handwerk nicht. Irrthümer und Fehler, die in solchen Fällen aus seiner Unwissenheit entstehen, dürfen mit allem Rechte auf Rechnung seiner eigenen Nachlässigkeit, seines Mangels an der Sorgfalt und Aufmerksamkeit geschrieben werden, die sein Geschäft erfordern, nicht einem absichtlichen Betruge oder einer Pflicht-Vergessenheit des Versicherten. Der Versicherer ist verbunden, alles zu wissen, das seinen Nachsuchungen offen steht, und das auf die natürlichen, so wie auf die politischen Gefahren, denen der Gegenstand der Versicherung ausgesetzt ist, einwirken kann, mit anderen Worten, er muß vollkommene Kenntniß von Allem besitzen, aus dem sich der,

gleichen Gefahren entwickeln könnten, und die Natur und Bedeutung derselben, so wie die Wahrscheinlichkeit oder Unwahrscheinlichkeit ihres Eintreffens einigermaßen im Voraus berechnen lassen können. Die Facta in allen diesen Fällen gehören der Oeffentlichkeit an. Ein jeder der beiden Contrahenten stützt sich in Hinsicht seiner Folgerungen auf sein eigenes Urtheil oder auf seinen eigenen Scharfsinn; denn die Kenntniß, welche dem Versicherer gesetzlich zugemuthet werden kann, muß auch der Versicherte ebenfalls besitzen. Daher auch ist der eine eben so wenig verpflichtet, dem andern die Auskunft mitzutheilen, die er besitzt, als er seine Muthmaßungen über die Wirkung einer solchen Auskunft auf die Police mitzutheilen braucht.

Die politischen Gefahren, welche durch die Police gewöhnlich gedeckt werden, beschränken sich auf den Risico feindlicher Nehmung, Confiscation und Arrest; nur wo die Natur der Reise oder der Unternehmung, wozu das Schiff gebraucht werden soll, der nationale Character des Schiffes und des Versicherten, die Natur und Beschaffenheit der Waaren, aus denen die Ladung besteht, und alle ähnliche Umstände, von denen der Versicherte vollkommene Kenntniß besitzt, und wodurch das versicherte Eigenthum allen jenen Gefahren ausgesetzt werden mag, dem Versicherer bekannt oder mitgetheilt worden sind, da muß dieser selbst berechnen und beurtheilen können, in wie fern ein daraus entspringender, wahrscheinlicher Verlust ihn treffen kann. Daher muß der Versicherer alle allgemeine und öffentliche Thatsachen kennen, auf denen die Wahrscheinlichkeit solcher Verlüste beruht. Er muß wissen, ob ein Krieg, der auf diese Gefahren unmittelbaren Einfluß üben kann, wirklich im Anmarsch oder wahrscheinlich ist, so wie die wirkliche oder wahrscheinliche Richtung, welche die Feindseligkeiten nehmen werden, oder wenn die Wiederherstellung des Friedens erwartet werden kann, so wie die Wahrscheinlichkeit rückkehrender Sicherheit für die Schiffahrt. Er muß wissen, ob das Eigenthum, das man durch Versicherung zu decken sucht, Gefahr läuft genommen zu werden, und zwar in Folge internationaler Gesetze oder der Stipulationen besonderer Tractate, und in Folge der gerechten oder ungerechten Verordnungen einer kriegführenden Macht, oder in Folge einer einförmigen Reihe richterlicher Erkenntnisse in den Admiralitäts-Gerichten; und so muß er auch wissen, ob das versicherte Eigenthum der Confiscation ausgesetzt ist, weil man sich auf eine Reise oder einen Handel eingelassen hat, welche durch die municipalen Gesetze des Landes, wohin dasselbe bestimmt ist, verboten sind. Wo aber besondere,

dem Verſicherten allein bekannte Umſtände vorhanden ſind, welche die Gefahr der Nehmung oder Confiscation in Folge notoriſcher Urſachen vermehren, ſo verliert die Police ihre Gültigkeit, wenn derſelbe die Anzeige dieſer Umſtände unterläßt. Hierbei muß jedoch ein Unterſchied nicht überſehen werden, den wir ſchon im erſten Theile dieſes Abſchnitts bezeichnet haben. Eine Kenntniß internationaler Geſetze, in ſo fern ſie auf die Gefahr Bezug haben, und mit den beſonderen Stipulationen eines Tractates verknüpft ſind, an dem die eigene Regierung des Verſicherten Theil genommen, läßt ſich mit allem Rechte bei dem Verſicherer vorausſetzen, aber nicht die Kenntniß der ſpeziellen Decrete einer kriegführenden Macht oder der Erkenntniſſe ihrer Gerichtshöfe, auch nicht der beſonderen Handels-Verordnungen, wofern ſie nicht ſchon ſo lange exiſtirt haben, daß es faſt zur mathematiſchen Gewißheit geworden iſt, die in ſolchem Handel Betheiligten müſſen nothwendigerweiſe davon unterrichtet ſein. Auch kann man dem Verſicherer nicht zumuthen, daß er Kenntniß von einem unerlaubten Handel haben ſolle, wofern das betreffende Verbot nicht einen beſtändigen Character gehabt und ein ſtehendes geworden ſei. Wo ein Handel manchmal erlaubt und manchmal verboten iſt, da kann man von dem Verſicherer nicht verlangen, daß er bei der Annahme der Verſicherung genau gewußt haben ſolle, wann derſelbe verboten oder frei geweſen iſt. In allen Fällen, wo es nicht vorausgeſetzt noch erwieſen werden kann, daß der Verſicherer um die Gefahr der Nehmung oder Confiscation des verſicherten Eigenthums gewußt haben müſſe, wird die Unterdrückung der beſonderen Kenntniß, die der Verſicherte davon gehabt haben kann, allemal als eine Verheimlichung angeſehen, und die Police annulliren. (Siehe den Rechtsfall von Hoyst & Gilman, 8 Mass. Rep. 336.) Wir werden weiterhin auf dieſen Punkt zurückkommen.

Die natürlichen Gefahren einer Police ſind alle ſolche, welche ausſchließlich aus phyſiſchen Urſachen herſtammen, und nach gewöhnlichem Sprachgebrauch „Gefahren der See“ oder „Seegefahren“ genannt werden. Die allgemeinen Urſachen, aus denen ſie entſtehen, vermehrt oder verändert werden können, und welche dem Verſicherer natürlich bekannt ſein müſſen, ſind die gewöhnlichen und wahrſcheinlichen Zuſtände der Winde und des Wetters während der verſicherten Reiſe und der Jahrszeit, in der ſie vollzogen werden ſoll, der übliche Cours und die gewöhnlichen Schwierigkeiten der Fahrt, die Natur und Localität, mit Bezug auf die Sicherheit oder Unſicherheit des Beſtimmungs-

hafens, der Häfen, Rheden und Küſten, die das Schiff angehen oder beſuchen mag, oder wohin es zu gehen beſtimmt iſt, kurz alle Urſachen permanenter oder periodiſcher Art, welche zum Maaßſtab der Schätzung der Seegefahr auf ähnlichen Reiſen dienen können.

Es giebt noch eine dritte Claſſe von Gefahren, welche zu keiner der beiden oberwähnten gehören, und deren Kenntniß ihrer allgemeinen, notoriſchen und permanenten Natur wegen, ſich bei dem Verſicherer vorausſetzen läßt. Der Urſprung derſelben liegt in den Handelsgebräuchen, eine Bezeichnung die hier in dem ausgedehnteſten Sinne gebraucht wird, denn nicht allein die eigentlichen Uſanzen oder Gebräuche ſelbſt, in ihrer Verbindung mit dem Gegenſtande der Verſicherung, ſondern auch die Bedeutung gewiſſer, in der Police vorkommenden Worte und Ausdrücke, und die Auslegung beſonderer Clauſeln, werden darunter verſtanden. Der Verſicherer ſollte dieſe Handelsgebräuche ebenſo gut kennen, als der Verſicherte, desgleichen die in ihrer Hinſicht angewendeten Ausdrücke, und die Bedeutung der eingeführten Clauſeln der Police verſtehen. Der Verſicherte iſt daher nicht gebunden, freiwillig und im Voraus die nöthige Aufklärung zu geben, muß aber alle, desfalls an ihn gerichteten Fragen des Verſicherers, um deſto aufrichtiger beantworten, je weniger eine Auslegung der Police und ihre Ausdrücke, die mit der wahrſcheinlichen Abſicht der Betheiligten nicht im Einklang iſt, als die Grundlage eines richterlichen Erkenntniſſes angenommen werden ſollte. Unterläßt der Verſicherer zu fragen, ſobald er wegen einer Gefahr, die aus einem unrichtigen Begriff eines Handelsgebrauches entſtehen kann, Zweifel haben ſollte, ſo kann den Verſicherten der Vorwurf einer Verſchweigung oder Verheimlichung nie treffen, wenn er denſelben anders als der Verſicherte verſtanden, oder allein nur richtig ausgelegt hatte.

Die Frage, was unter dem Begriff: „Handelsgebrauch,“ eigentlich zu verſtehen ſei, damit kein Zweifel über die Auslegung gewiſſer Worte und Clauſeln der Police ſtattfinden könne, iſt nicht ſo leicht beantwortet; aber offenbar können unter der Benennung: „Handelsgebräuche,“ nur diejenigen in Betracht kommen, welche auf den Ein- und Ausfuhr-Handel Bezug haben, deſſen Vermittler die Schiffahrt iſt, und die Kenntniß der Handelsgebräuche, die mit dieſer Categorie genau verwandt ſind, iſt es allein, die bei dem Verſicherer vorausgeſetzt werden kann, und in deren Betreff der Verſicherte zu keiner Mittheilung verpflichtet iſt. Nur in dieſem Sinne, und nicht in Beziehung auf die kleinlichen Details eines Local Verkehrs, der ohne

Wichtigkeit und Einfluß auf das Schicksal eines Assekuranz-Processes bleibt, kann der Ausdruck: „Handelsgebrauch“ bei Assekuranzfällen seine Geltung erhalten; und es ist eine Bedingung desselben, daß es jedenfalls ein allgemeiner und merkantilischer Gebrauch sein muß, von dem es sich hier handelt, und das seine Herrschaft nur faktisch, und nicht durch bloße Meinungen einiger Zeugen begründet und erwiesen werden kann. „Die Prävalenz eines Gebrauches, was auch „immer der Gegenstand desselben sein mag“ — sagt Duer (Vol. I. Lect. II. P. 1. p. 183) — „ist jedenfalls ein Factum, ein complexes „Factum allerdings, das aus der Verschiedenheit und der Reihenfolge „mehrerer Thatsachen fließt, aber doch immer ein Factum das durch „die Aussage mehrerer sachkundigen Zeugen erwiesen werden kann. „Es bildet sich nicht aus Hypothesen, sondern entsteht aus der wirk„lichen Praxis, und kann nur durch den Zusammenklang einer Reihe „von Thatsachen ähnlicher Art und von gleichem Gewichte, jedoch ver„schiedenen Ursprunges, zu dem Range eines stehenden Gebrauches „gelangen.“ „Und hiernach“ — bemerkt derselbe Verfasser weiterhin: „läßt sich die Wichtigkeit einer Zeugenaussage in Betreff eines „Handelsgebrauches bestimmen, da diejenige, die nur auf Glauben „und Meinungen beruht, weit hinter derjenigen zurückstehen muß, die „Facta zur Stütze hat.“

Damit der Versicherte in der Voraussetzung nicht irren kann, der Versicherer sei im Besitz der erforderlichen Kenntniß aller nothwendigen Umstände, so muß er alle und jede, zu seiner eigenen Kenntniß gelangten Umstände mittheilen, so daß dieser im Stande sei, Voraussetzungen dieser Art auf die besonderen Gefahren beziehen zu können, die man zu decken beabsichtigte. In vielen Fällen reicht die Beschreibung der Reise, so wie sie in der Police enthalten ist, hin, um dem Versicherer die nöthige Auskunft zu geben, deren er bedarf. Es giebt ihrer aber auch manche, wo er ohne andere Facta als die zu kennen, deren Kenntniß das Gesetz bei ihm vorauszusetzen gestattet, oder die, welche die Police offenbart, durchaus nicht im Stande sein würde, eine richtige Schätzung der Natur und des Werthes des zu laufenden Risico's machen zu können, und in diesem Falle würde der Versicherte, der die Mittheilung dieser außergewöhnlichen Facta unterließe, sich einer Verheimlichung schuldig machen, die nach Maßgabe der Umstände die Police präjudiziren, oder den Versicherer von dem Verluste freisprechen könnte.

Der Fall, wo ein Versicherer auf die Mittheilung gewisser wesent-

licher Facta ausdrücklich verzichtet hätte, weil er ſie für unnöthig gehalten, iſt wohl nie in der Praxis vorgekommen, die Fälle aber, wo er, allerdings nicht ausdrücklich, jedoch durch die Form und Farbe ſeines ganzen Benehmens bei der Annahme einer Aſſekuranz dieſelbe Wirkung erzeugt, als ob er auf weitere und nähere Auskunft verzichtet hätte, kommen alle Tage vor. Dieſe laſſen ſich in zwei Klaſſen theilen. Zu der erſten gehören die Fälle, wo der Verſicherer von der Natur der mitgetheilten Thatſachen, den Glauben auffaſſen muß, daß noch andere, nicht mitgetheilte Facta im Hintergrunde liegen. Wenn er dann es unterläßt weiter nachzufragen, und ſich, in ſo weit es möglich iſt au fait zu ſetzen, ſo läuft es auf eine Verzichtleiſtung auf fernerer Auskunft hinaus, und kein Vorwurf einer Verheimlichung kann den Verſicherten hier treffen. Es findet ſich in Dougl. 3 Rep. 161 ein beſonderer Fall, der von Court v^e Martineau, der hierauf Bezug hat, und das ganze Verhältniß vollkommen begreiflich machen wird. Zu Lord Mansfield's Zeiten verſuchte es ein Verſicherer, der einen Verluſt ſchon bezahlt hatte, ſein Geld zurückzuerhalten, unter dem Vorwande, daß eine Verheimlichung weſentlicher Umſtände ſtattgefunden hätte, als man Verſicherung nahm. Dieſe Verſicherung betraf ein gekapertes Schiff, und war in Folge eines, von einem in Liverpool wohnenden Rheder, beſonders gegebenen Auftrags genommen worden, der ſeinen Aſſekuranz-Makler brieflich benachrichtigt hatte, daß, wenn das Schiff am folgenden Tage ankommen ſollte, er einen Expreßboten ſenden und ihm dies Factum anzeigen würde. Der Makler ſchob die Ausführung ſeines Auftrages vier und zwanzig Stunden aus freiem Antriebe auf, um dem Expreßboten volle Zeit zu ſeiner Ankunft zu geben, und als am Ende keiner ankam, entſchloß er ſich zuletzt die hohe Prämie von 50 Guineen pr. Cent (£ 52. 10s) zu bezahlen, ohne den Verſicherer von dieſem Aufſchub zu benachrichtigen, und ihn dadurch in den Stand zu ſetzen, den Umſtand der Nicht-Ankunft des Schiffes, in Folge der Nicht-Abſendung des Expreßbotens, vollkommen beurtheilen zu können. Und gerade dieſer Umſtand war es, worauf der Kläger beſonderes Gewicht legte, um die Rückgabe des bezahlten Schadens verlangen zu können. Aber alle Beiſitzer des Gerichts waren einſtimmig der Meinung, daß keine Verheimlichung ſtattgefunden hatte, welche die Police präjudiziren konnte, weil der Kläger in Folge der eigenthümlichen Umſtände dieſes Falles und in Folge der außerordentlichen Prämie, die der Makler zugeſtanden hatte, es hätte wiſſen müſſen,

daß die unterdrückten und verheimlichten Facta, wirklich stattgefunden hatten. Er hätte genau wissen müssen, daß ein Kaufmann in Liverpool, der sich in des Beklagten Stelle befand, sicherlich einen Expreßboten schicken würde, um die hohe Prämie zu ersparen die für eine solche Versicherung gefordert werden könnte, weil die ganze Prämie, die er nach erfolgter Ankunft bezahlt haben würde, ein reiner Verlust für ihn hätte werden müssen. Er war demnach sicher, daß der Versicherer genau wußte, das Schiff sei nicht in Zeiten angekommen, um die Nachricht seiner Ankunft mittelst eines Expreßbotens senden zu können, und hätte der Versicherer es für zweckmäßig erachtet zu erfahren, wie der Makler zu seiner Auskunft gekommen sei, so hätte er fragen können und müssen. Da er nun die natürlichen Fragen, die aus der ganzen Natur der Sache erwuchsen, vorzulegen nicht für gut gefunden, so hatte er offenbar auf weitere Auskunft Verzicht geleistet, und es war folglich seine eigene Schuld, wenn die Auskunft, auf deren Ermangelung seine Klage hauptsächlich beruhte, ihm nicht mitgetheilt worden war.

Die andere Klasse, zu der die Fälle einer stillschweigenden, in logischer Folgerung sich erweisenden Verzichtleistung auf weitere Auskunft über vorhandene, oder in Aussicht stehende Gefahren, gerechnet werden können, hat ihren Ursprung in dem folgenden Verhältniß. Dem Versicherer, der eine Versicherung übernimmt, steht es in Folge seines Contraktes frei, auf alle specielle Auskunft über gewisse Umstände Verzicht zu leisten, wenn es ihm so gefällt. Wer also sich dazu hergiebt, die vorgeschlagene Gefahr, in ihrer weitesten Ausdehnung ohne weiteres zu übernehmen, darf nicht klagen, daß gewisse Thatsachen, welche den ganzen Umfang derselben zu bezeichnen im Stande waren, ihm verschwiegen worden sind. Hieher gehören alle die wichtigen Fälle, wo sich ganz natürlich die Regel hat bilden müssen, daß der Versicherer, der es zur Zeit der Ausfertigung der Police vernachlässigt, Erkundigung über Dinge einzuziehen, die er für wesentlich hält, nie den Vorwurf einer Verheimlichung gegen den Versicherten wird erheben können. Indem er die Assekuranz in der Form übernimmt, in der sie ihm vorgelegt wird, verzichtet er auf alle fernere Auskunft. So wie der Versicherte sich ernsthaft fragen muß: „wie kannst du in der Ausführung deiner Versicherung, oder deines „Versicherungs-Auftrages, mögliche Lücken vermeiden, welche die „Gültigkeit deiner Police gefährden könnten?“ so muß auch der Ver-

sicherer sich fragen können: „welche Auskunft fehlt dir, um genau die „Gefahr beurtheilen zu können, die du übernimmst?“

In Kriegszeiten erlangt die Nationalität des Versicherten, als Unterthan einer neutralen oder einer kriegführenden Macht, besondere Wichtigkeit, und ist wahrscheinlich der wichtigste Umstand, über den der Versicherer unterrichtet zu sein braucht, um die ganze Gefahr ermessen zu können, die er übernehmen soll. Wenn demnach in einem neutralen Lande oder Orte Versicherung genommen wird, um das Interesse eines Unterthans oder Angehörigen einer kriegführenden Macht zu decken, so müßte ein so wichtiger Umstand, der so weit über die gewöhnlichen Gefahren einer Versicherung hinaus geht, nicht verschwiegen werden. In den Vereinigten Staaten ist es jedoch zum stehenden Gesetz geworden, daß in allen Fällen einer „für Rechnung wen es angeht“ genommenen Assekuranz es nicht nöthig sei, daß das versicherte Eigenthum ganz oder zum Theil einer kriegführenden Macht angehöre, ausgenommen, wenn der Versicherer darum anfragt. Die üblichen Worte des in der Police auf Gefahren im Allgemeinen bezüglichen Paragraphs, reichen hin, um jede Art von Gefahr zu bezeichnen, und da der Versicherer wissen muß, daß sie dieser Auslegung im ausgedehntesten Sinne unterliegen, so hat er auch kein Recht über die Verschweigung gewisser Facta zu klagen, die er höchstens als Mittel zu genauerer Bezeichnung einer Gefahr, die er schon übernommen hat, für wesentlich halten kann. In New-York wird der Deutung des Ausdrucks: „gegen alle Gefahr“ („all risks“) jedesmal der weiteste Raum gestattet, da er jede mögliche Gefahr umfaßt, mit der einzigen Ausnahme der einen, die durch den absichtlichen Betrug abseiten des Versicherten, entstehen mag. Dieser ist sonst in Betreff der möglichen Gefahren, die der Gegenstand der Versicherung zu laufen hat, zu gar keiner Mittheilung verpflichtet, den Fall ausgenommen, daß der Versicherer fernere Auskunft einziehen und sich durch Fragen belehren will. Wenn der Versicherer gegen alle Gefahr zeichnet, und keine Ausnahme macht, so verzichtet er dadurch schon auf alle weitere Auskunft in Betreff derselben.

Dasselbe gilt auch von einer Versicherung auf Zeit; — die Versicherung bezieht sich nicht auf irgend eine besondere Reise des Schiffes, sondern auf alle Reisen, welche das Schiff innerhalb der bestimmten Zeit vollziehen mag, und der Versicherte ist daher, wenn gar keine Anfrage geschieht, zu keiner Art von Mittheilung über die Natur und die besonderen Gefahren einzelner Reisen verpflichtet, zu der er das Schiff

zu gebrauchen Willens ist. Duer bemerkt bei dieser Gelegenheit, daß es eine Frage werden dürfte, ob der Versicherte, der ein bisher nur zu Handelsreisen gebrauchtes Schiff zu einem ungewöhnlichen Zwecke, als z. B. zu einem Truppen-Transport oder Transport von Kriegs-Ammunition gebrauchen wollte, nicht in guter Treue gebunden sei, dies dem Versicherer anzuzeigen, der von einem derartigen Gebrauch nichts ahnet. Ihn auf die Möglichkeit dieser Anwendung aufmerksam zu machen, möchte allerdings als Beweis der guten Treue des Versicherten gelten, aber als dessen Pflicht dürfte es kaum betrachtet werden können, da dem Versicherer selbst, bei einer aufmerksamen und umfassenden Uebersicht der ganzen Sachlage, diese Möglichkeit nicht hätte entgehen, er also fragen können. Der Versicherer verzichtet offenbar auf jede besondere Auskunft, so bald er durch die Natur des eingegangenen Contractes die Gefahren einer jeden Reise übernimmt, die das Schiff in der bestimmten Zeit unternehmen mag, welcher Art diese Gefahren auch immer sein mögen; und der Versicherte ist nie gebunden, wenn keine besondere Anfrage gemacht wird, Facta mitzutheilen, die in keiner andern Hinsicht für wesentlich erachtet werden können, als etwa um die Existenz einer schwebenden Gefahr zu beweisen, die der Versicherer, mittelst der Bedingungen der Police, bereits übernommen hat. Die Mittheilung führt zu keiner Vermehrung der Gefahren, welche beide Partheien beim Abschluß der Police im Auge hatten, und die Verheimlichung wird also ein unwesentlicher Umstand.

Die Seetüchtigkeit eines Schiffes ist eines von den Dingen, die sich von selbst verstehen, und gehört zu den stillschweigenden Verbindlichkeiten des Versicherten; diese verbürgt folglich dem Versicherer, daß Alles, was ein vorsichtiger Mann in Hinsicht des Alters, der Bauart, der Reparaturen und der Ausrüstung des Schiffs zu wissen braucht, um dessen Füglichkeit zu der bezweckten Reise richtig beurtheilen zu können, gehörig beachtet worden sei. Wenn er es für zweckdienlich hält über alle diese und andere damit verknüpfte Dinge Fragen aufzustellen, die der Versicherte zu beantworten vermag, so ist dieser verpflichtet Rede und Antwort zu geben; wenn aber keine Anfrage geschieht, so ist der Versicherte, der bona fide handelt, keineswegs gebunden Aufklärung darüber zu geben.

Es giebt der Fälle nicht wenige, wo der Versicherer sich in Betreff gewisser Gefahren durch eine Garantie des Versicherten in der Police zu entledigen sucht, welche der Möglichkeit ihres Eintritts oder

ihrer schädlichen Folgen vorbeugen soll. So hofft z. B. der Versicherer, der von dem Versicherten die Garantie verlangt, daß der versicherte Gegenstand neutrales Eigenthum sei, durch eine in diesem Betreff gegebene Garantie, von allen Gefahren einer feindlichen Nehmung frei zu sein. Doch ist eine solche gewöhnliche Garantie, die sich nur auf das versicherte Eigenthum und auf die Handlungen der Versicherten und seiner Agenten bezieht, weit davon entfernt ihn in dieser Hinsicht vollkommen sicher zu stellen, weil sie sich nur auf Thatsachen beschränkt, die in Folge des Völkerrechts oder besonderer Tractate als Neutralitätsbruch angesehen werden können. Hieraus entstehen sodann Fälle, wo das versicherte Eigenthum der Gefahr feindlicher Confiscation ausgesetzt ist, und durch die verbürgte Eigenschaft seiner Neutralität nicht geschützt wird. So hat z. B. ein Schiff, welches als neutrales garantirt und so versichert worden, dessen Rheder wirklich Unterthan einer neutralen Macht, das mit allen erforderlichen Schiffspapieren und Beweisen seiner Neutralität versehen ist, und das sich abseiten des Rheders oder seiner Stellvertreter keines Neutralitätsbruches schuldig gemacht hat, die gegebene Garantie vollkommen erfüllt. Und doch kann dasselbe, wenn es etwa feindliches Eigenthum zu transportiren übernommen, oder sich in einen Verkehr eingelassen hat, welcher durch die willkührlichen Verordnungen einer kriegführenden Macht, oder die willkührlichen Erkenntnisse ihrer Gerichtshöfe, als verboten anzusehen ist, einem theilweisen oder totalen Verlust durch Confiscation ausgesetzt sein, wogegen dem Versicherer die erhaltene Garantie keinen Schutz verleiht.

Wenn der Versicherte die Möglichkeit solcher Gefahren bei Nehmung der Versicherung mit einiger Bestimmtheit voraussehen könnte, und eine betreffende Anzeige darüber unterließe, so würde es absurde und ungerecht sein, behaupten zu wollen, daß die Verheimlichung den Versicherer nicht entbinden könne, weil man ihm eine Garantie gegeben hätte. Dies hieße einen offenbaren Betrug begünstigen wollen, und liefe auf nichts mehr noch weniger hinaus, als eine Clausel, wodurch sich der Versicherer von aller Kriegsgefahr zu entledigen beabsichtigt hat, in das Mittel umzuwandeln, ihn für Schäden verantwortlich zu machen, deren Ursprung in eben den Gefahren läge, die ihm sonst nicht hätten zur Last fallen können.

Der Versicherte ist nicht verpflichtet Facta anzuzeigen, die nur dadurch eine gewisse Wichtigkeit erlangen, daß sie als Beweise der Existenz einer Gefahr gelten können, welche durch die besonderen

Stipulationen einer Police von derselben ausgeschlossen sind. Dies wird jedoch unter der Voraussetzung verstanden, daß das Vorhandensein dieser Gefahr die übernommenen Gefahren weder ändern noch vermehren könne. Denn wenn solche, mit der ausgeschlossenen Gefahr in Verbindung stehende Facta auf die übrigen Gefahren, wofür der Versicherer verantwortlich ist, einen gewissen Einfluß üben könnten, da darf der Versicherte ihre Mittheilung nicht zurückhalten. Bei einer Versicherung gegen „Seegefahr“ allein, haftet der Versicherer selbstverständlich nicht für feindliche Nehmung oder ihre Folgen. Die drohende Gefahr dieser Nehmung rechtfertigt in gewöhnlichen Fällen eine Abweichung von der üblichen Fahrt des Schiffes, um ihr zu entgehen; wenn aber die Gefahr der Nehmung oder anderweitiger Kriegsmolest den Versicherer nicht trifft, so wird eine solche Abweichung die Police präjudiziren, denn sie kann die Seegefahr nur vermehren, ohne ihm in irgend etwas zu fruchten. Der Versicherte also, der Kenntniß von dieser schwebenden Gefahr erhält, muß diesen Umstand anzeigen, wenn seine Police nichts von ihrer Kraft verlieren soll. Geschieht eine Versicherung „gegen alle Gefahren, Kriegsgefahr ausgenommen,“ so tritt schon ein anderes Verhältniß ein, als wenn die Versicherung nur „für Seegefahr“ genommen würde. In dem einen Falle findet eine Ausnahme statt — sie ist das Werk und zum Nutzen des Versicherers, und gewöhnlich ein Fingerzeig, daß er die Existenz der ausgeschlossenen Gefahr kennt und befürchtet; in dem anderen Falle fruchtet die eingeführte Beschränkung dem Versicherten, und mag aus dem Wunsch entstanden sein, die Prämie durch den Ausschluß gewisser Gefahren herabzusetzen, die er gerade damals nicht befürchtet. Sie ist keine Warnung für den Versicherer, daß dergleichen Gefahren in der Luft schweben, sondern vielmehr ein Wink, daß sie nicht im Anzuge sind. Was sich aus dieser Ansicht als Regel folgern läßt, ist demnach dies: Wo die Versicherung auf Veranlassung und in Folge des Wunsches des Versicherten auf gewisse Gefahren beschränkt wird, und wenn dieser weiß oder erfährt, daß durch besondere Ursachen das versicherte Eigenthum anderen Gefahren unterworfen ist, durch deren Einwirkung auf die übernommenen, dieselben wesentlich verändert werden können, da ist es seine Pflicht, Alles anzuzeigen, was er darüber weiß; und ist nur in dem Falle, wo die von der Police ausgeschlossenen Gefahren durchaus nicht auf die darin übernommenen einwirken, oder dies nur in Folge allgemeiner Ursachen

thun können, welche dem Versicherer bekannt sein müssen, daß sich die Verschweigung dieser Umstände rechtfertigen läßt.

Daß der Versicherte nicht verpflichtet sei, gewisse Facta anzuzeigen, die auf die Verringerung der Schätzung der zu übernehmenden Gefahren influiren können, kann nicht in Abrede gestellt werden. „Der „Versicherer“ — sagte Lord Mansfield in dem Rechtsfalle von Carter v. Boehm — „braucht nicht zu wissen, was die in der „Police übernommenen Gefahren verringern kann. Wenn er auf „drei Jahre gezeichnet hat, so braucht er keinen Umstand zu erfahren, „der ihn belehrt, daß die Versicherung in zwei Jahren beendigt sein „wird; wenn er auf eine Reise zeichnet, mit Erlaubniß gewisse Häfen „anzugehen, so braucht er nicht belehrt zu werden, daß gar kein Hafen „angegangen werden wird.“ Wo sich die Sachlage so gestaltet, da ist es der Versicherte allein, den die Anzeige besonders interessirt; und wenn dieser dadurch eine Herabsetzung der Prämie zu erhalten wünscht, so wird er die Anzeige sicherlich nicht zurückhalten. Wenn durch Zufall oder Nachlässigkeit die Anzeige unterbleibt, da würde es einfältig sein, wenn der Versicherer über eine Nachlässigkeit klagen wollte, wodurch er bevortheilt und jedenfalls nicht präjudicirt worden ist.

Der Versicherer hat ein unbezweifeltes Recht, den Versicherten über jedes ihm bekannte Factum zu befragen, das er für wesentlich oder dessen Kenntniß er für wichtig hält, um in der Schätzung der Gefahr keinen Irrthum zu begehen. Dem Versicherer ist jedes Factum wichtig, das er beachten zu müssen glaubt. Wenn er hierin einen Irrthum begeht, so kann das Interesse des Versicherten nicht dadurch leiden, daß dieser alle ihm vorgelegten Fragen mit Aufrichtigkeit und vollständig beantwortet. Betrifft die Anfrage ein wesentliches Factum, und hat der Versicherte kein Recht zu der Voraussetzung, daß es dem Versicherer eben so wohl als ihm selbst bekannt sei, so ist es auch ohne Anfrage seine Pflicht, dasselbe anzuzeigen. Ist es ein unwesentliches, so kann die Kenntniß der Wahrheit die Gültigkeit seines Contracts nicht stören; wenn er aber absichtlich etwas unterdrückt oder entstellt, so ist es seine eigene Schuld, wenn seine Hoffnung auf Ersatz zu Wasser wird. Der Grundsatz, daß der Versicherer berechtigt sei, jede Auskunft zu verlangen, die wesentlich für ihn ist, legt dem Versicherten eine analoge Verpflichtung auf, die, der klarsten und vollständigsten Beantwortung. Wird die verlangte Auskunft zurückgehalten oder entstellt, so folgt es von selbst, daß der Versicherer aller Verantwortlichkeit entschlagen ist. Es ist ferner eine natürliche Folge,

daß in diesen Fällen der Umstand, daß der Versicherer die vollständigste Aufklärung über die unterdrückten oder falsch angegebenen Thatsachen verlangt hat, hinlänglich, um ihnen in jeder Hinsicht die erforderliche Wichtigkeit zu verleihen.

Die Beantwortung der Frage, ob es der Versicherte ist, der in erster Instanz die Mittheilung der für wesentlich erachteten Thatsachen zu machen hat, oder ob es dem Versicherer gebührt desfalls die nöthigen Anfragen zu machen, hängt von dem ab, das in dieser Hinsicht zwischen Versicherer und Versicherten Gebrauch ist. Gebrauch kann eine Ausnahme von dem allgemeinen Gesetz bilden, welches, wenn die Existenz dieses Gebrauchs sich durch den Ausspruch einer Jury bestätigt fände, von den Englischen Gerichten fast ohne Ausnahme eine ganz verschiedene Anwendung erhalten würde. Denn wie der Leser ersehen haben wird, mangelt es der Geschichte der Englischen Jurisprudenz nicht an Beispielen, wo der Herrschaft des Gebrauchs der Vorrang über die Stimme des Gesetzes eingeräumt worden ist, und die Richter sich vor der ersteren gebeugt haben.

In Kriegszeiten werden in England alle einregistrirte Schiffe, oder alle solche, die mit einem Register versehen sein sollten, durch Parlamentsakte aufgefordert, nicht ohne Convoy zu segeln; und da das Segeln ohne Convoy offenbar die Gefahr vermehrt, so ist es ein Factum, das den Versicherer wesentlich interessirt, zu wissen, daß das fragliche zu versichernde Schiff nicht in die Categorie derjenigen fällt, die das Gesetz trifft. Es scheint sich mit der Natur der Sache zu vertragen, daß in diesem Falle der Versicherte die erforderliche Anzeige darüber machen müsse. Aber in dem Rechtsfalle von Long & Blohm (2 B & P 219), wo dieser besondere Umstand nicht angezeigt worden war, der in dem Gerichtshof der „Common Pleas“ vor Lord Eldon entschieden ward, erklärte das Gericht, daß nur die Jury sich darüber aussprechen könne, ob nach herrschendem Gebrauche des Versicherten Pflicht sei, die desfalls nöthige Anzeige zu machen, oder des Versicherers sich in dieser Hinsicht selbst zufrieden zu stellen; und da die Jury entschieden hätte, daß der Gebrauch dem Versicherer die Verbindlichkeit auferlegte, sich die nöthige Auskunft selbst zu verschaffen, so wäre der Kläger berechtigt, in Folge dieses Ausspruchs eine Entschädigung zu seinem Gunsten zu erhalten.

Was uns zunächst zu untersuchen bleibt, das sind die Umstände, unter denen dem Versicherten keine Art von Verpflichtung obliegt, eine

willkührliche Anzeige zu machen, oder die Fragen des Verſicherers zu beantworten.

Wo den Verſicherer die Vorausſetzung des Beſitzes einer mit dem Verſicherten ganz gleichen Kenntniß aller Facta nicht berührt, da iſt der letztere entweder nach gemachter Anfrage oder ohne dieſelbe verpflichtet, alle auf die Gefahr influirenden weſentlichen Thatſachen oder alle, welche der Verſicherer möglichweiſe dafür anſehen mag, zu ſeiner Kenntniß zu bringen; er iſt aber keineswegs verbunden, demſelben ſeine eigenen Folgerungen in Betreff der mitgetheilten Facta mitzutheilen; weder ſeine eigenen Muthmaßungen über die Wahrſcheinlichkeit oder Unwahrſcheinlichkeit vorübergegangener oder künftiger Thatſachen und ihre Folgen, noch die Befürchtungen, welche ſeine Mittheilungen bei ihm ſelbſt oder anderen erweckt haben können. Die Pflicht der Mittheilung bei ihm beſchränkt ſich auf Facta; ſeine Gedanken, ſeine Hoffnungen und ſeine Befürchtungen darf er geſetzmäßig in ſeiner eigenen Bruſt verſchließen. Außer dem oberwähnten Falle von Carter v^{s} Boehm fehlt es nicht an Beiſpielen, wo dies Princip anerkannt worden iſt. (Siehe die Fälle von Klein v^{s} Lancaster Ins. Co. in Wharton's Digest. h. t. No. 22 p. 319. — Marshall v^{s} Union Ins. Co. 2 Wash. Ct. Ct. Rep.) Benecke äußert ſich in ſeinem dritten Bande Kap. 10 Abſchn. 1 p. 99 in demſelben Sinne.

Ein Schiff war „zu und von Riga“ verſichert worden. Der Verſicherte war von ſeinem dortigen Correſpondenten benachrichtigt worden, daß in Folge eines von St. Petersburg erhaltenen kaiſerlichen Befehls, die Schiffspapiere aller dort angelangten Schiffe nach St. Petersburg befördert werden ſollten. In dem Briefe, der dieſe Nachricht gebracht hatte, befand ſich der Zuſatz: „Dieſer Befehl hat „einen großen Eindruck gemacht, in Rückſicht des Aufenthalts, den er „denen im Hafen liegenden Schiffen auferlegen würde; das Schiff „Rising Sun“ (das verſicherte) muß dies Schickſal theilen, und bis „wir das Reſultat von allem dieſen nicht kennen lernen, werden wir „das Schiff weder beladen, noch Anſtalten treffen, um es mit einer „Rückladung zu verſehen.“ Dieſer Brief ward dem Verſicherer nicht mitgetheilt; aber der Makler, der die Verſicherung ausgeführt hatte, zeigte an, daß die Schiffspapiere zu weiterer Unterſuchung nach St. Petersburg befördet worden wären. — Der Anwald für die Verſicherer behauptete, daß die Zurückhaltung des Briefes eine weſentliche Verheimlichung ſei, da daraus unleugbar hervorginge, daß Schiff und Ladung wirklich einer weit größeren Gefahr ausgeſetzt ſein müßten,

als man aus der einfachen Thatsache würde schließen können, welche der Makler mitgetheilt hatte. Aber Lord Ellenborough verwarf auf eine kurze und peremptorische Weise die ganze Einrede und sagte: „Der „Versicherte ist nur verpflichtet Facta mitzutheilen. Der Makler „hatte das Factum der Uebersendung der Schiffspapiere, zur weiteren „Untersuchung, nach Petersburg angezeigt. Er war nicht gebunden „etwas über den Eindruck, den dies in Riga gemacht, noch über die „Befürchtungen etwas zu sagen, die dies dort hervorgelockt hätte.“ Man trug auf die Revision des Prozesses an, aber das Gericht der „Kings Bench“ war einstimmig der Meinung, daß die durch den Makler gemachte Mittheilung, die nur Thatsachen betraf, welche dem Versicherten auf genügende Weise bekannt waren, vollkommen hinlänglich gewesen, und das Gesuch ward abgewiesen. (Siehe den Fall von Bell vs Bell, 2 Camph. 479.)

Es bleibt uns jetzt noch übrig einige Worte über die Fälle zu sagen, wo die Wirkung der Verheimlichung nicht die Auflösung des ganzen Versicherungs-Contractes nach sich zieht, sondern sich auf den Verlust beschränkt, der aus der verheimlichten Gefahr entsteht, und der dadurch dem Versicherer erspart wird, mit andern Worten, wo die Gefahr, aus welcher der Verlust entspringt, als Ausnahme von den gewöhnlichen Bedingungen der Police gilt, wofern die Absicht, dieselbe gedeckt zu haben, dem Versicherer nicht mitgetheilt und er mit der Uebernahme derselben vollkommen einverstanden war. Hier findet ganz der Gegensatz zu der bisherigen Regel statt, wo eine Gefahr, die nicht ausdrücklich als Ausnahme in der Police bezeichnet worden ist, von den allgemeinen Bedingungen der Police umfaßt wird, und wo folglich die Beweisführung dem Versicherer obliegt. In dem gegenwärtigen Falle bildet die Gefahr die Ausnahme, wenn nicht die Einwilligung des Versicherers zu der betreffenden Verantwortlichkeit bewiesen oder aus Umständen, die er kannte oder zu kennen verpflichtet war, geschlossen werden darf. In beiden Fällen reichen die gewöhnlichen Stipulationen der Police hin, um die Gefahr zu decken, jedoch in dem einen Falle wird ihre Anwendbarkeit, Behufs der Ausschließung der Gefahr, durch die Beweisführung des Versicherers bedingt, in dem zweiten aber wird die Anwendung derselben auf die miteinzuschließende Gefahr nur in Folge der von dem Versicherten vorgebrachten Beweise möglich gemacht werden können. Allein nicht in jedem Falle wird der Beweis einer von dem Versicherten gemachten Mittheilung nothwendig sein, um den Bedingungen der Police ihre

volle Kraft zu sichern. Aus der Beschaffenheit der Reise selbst, aus der Beschreibung der Güter, aus den betreffenden Handelsgebräuchen und anderen Umständen wird sich nicht selten des Versicherers Kenntniß der wichtigsten Facta und seine Einwilligung zu der Uebernahme der Gefahr voraussetzen lassen können, und diese Voraussetzung, wenn die Thatsachen, auf die sie sich stützt, vollkommen bewährt werden, kann derselbe nicht zurückweisen.

Manche Sachkundige haben die Ansicht festgehalten, daß, die Fälle eines absichtlichen Betrugs allein ausgenommen, die Auflösung des ganzen Versicherungs-Contractes, in Folge einer stattgefundenen Verheimlichung, mit einer Ungerechtigkeit verknüpft, und daß es vollkommen genug sei, wenn der Versicherer sich von allem Schaden-Ersatz für Verlüste freigesprochen findet, die gerade aus der verheimlichten Thatsache herstammen. Auf den ersten Blick scheint hierin etwas Wahres zu liegen. Aber bei näherer Untersuchung wird es sich herausstellen, daß die vermeintliche Ungerechtigkeit nur scheinbar ist.

In allen Fällen nämlich, wo das Stillschweigen oder die Verheimlichung des Versicherten den Assekuranz-Vertrag vollkommen aufhebt, und den Versicherer folglich aller Verantwortlichkeit, selbst für Schäden entbindet, die mit der verheimlichten Thatsache keine Gemeinschaft haben, wird die ganze Natur des Contractes durch die Verheimlichung wesentlich anders. Sie verändert und dehnt die Gefahr des Versicherers aus. Sie zieht ihm eine Verantwortlichkeit für Gefahren zu, die er nie auf sich zu nehmen beabsichtigte. Sie bürdet ihm einen Vertrag auf, zu dem er, hätte er dessen wahren Character gekannt, nie seine Einwilligung gegeben haben würde, oder sie beraubt ihn einer Prämie, wozu er, bei völliger Kenntniß der Gefahren, berechtigt gewesen wäre. Wo in Fällen dieser Art Schaden-Ersatz gefordert wird, kann der Versicherer die Thatsachen, die ihm vorenthalten worden sind, nie kennen, und auf diese Weise das Opfer eines Betrugs oder eines Fehlers werden, zu deren Entdeckung ihm alle Mittel versagt sind; und selbst wenn die Reise glücklich beendigt und der Betrug oder der begangene Irrthum entdeckt würde, so kann er für die vermehrte Gefahr keine verhältnißmäßige Prämien-Zulage fordern. Daß in diesen Fällen der eingegangene Assekuranz-Vertrag seine Gültigkeit verlieren muß, ist nicht mehr als recht und billig.

Aber in der andern Alternative können diese Gründe keine Geltung erhalten, weil in diesen Fällen die Verheimlichung keineswegs die Vermehrung der allgemeinen Gefahren der Police zur Folge hat.

Sie macht den Versicherer nicht für Verlüste verantwortlich, die er in seinem Assekuranz-Contracte nicht einzubegreifen gedachte, noch beraubt sie ihn einer angemessenen Prämie für die von ihm übernommene Gefahr. Er läuft keine Gefahr, in Folge der verschwiegenen Thatsachen das Opfer eines Betrugs oder eines Irrthums zu werden, oder weil er nicht im Stande ist die Verheimlichung zu beweisen, denn wenn ein Verlust stattfindet, so müssen die Ursachen dieses Verlustes unvermeidlich zum Vorschein kommen, und die Gründe, auf denen der Versicherer um Schaden-Ersatz angegangen wird, müssen ihm zum Beweise einer Verheimlichung dienen, die ihn von aller Verantwortlichkeit entbindet. Des Versicherers Interesse kann nimmer durch die Verheimlichung gewisser Thatsachen verletzt werden, welche die übernommene Gefahr im mindesten nicht vermehren, unfehlbar ans Tageslicht kommen müssen, wenn ein Verlust stattfindet; und wenn sie auf diese Weise zur Oeffentlichkeit gezogen werden, ihn von der Nothwendigkeit befreien, den Schaden ersetzen zu müssen. Kann der Versicherte ihn überführen, daß er mit vollkommener Kenntniß aller Umstände und Facta die Gefahr übernommen hat, so bleibt ihm auch kein Recht zur Klage.

Man wird nicht übersehen, daß die Beschränkung der Wirkung einer Verheimlichung, nur in denen Fällen gestattet werden kann, wo aus den besonderen Umständen des vorgefallenen Verlustes, es sich klar ergiebt, daß die Facta, aus denen der vorhandene Risico entstand, dem Versicherten vollkommen bekannt waren, als er seine Versicherung nahm. Wenn dieser Beweis sich nicht aus der eigenthümlichen Natur des Verlustes herausstellt, sondern wenn der Versicherer, der sich von der Bürde des Ersatzes befreien zu müssen glaubt, sich weiter nach Zeugnissen umsehen muß, um die vollkommene Kenntniß des Versicherten darzuthun, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Verheimlichung, wenn sie erweislich bleibt, die Nullification der Police zur Folge haben muß: denn in allen Fällen dieser Art ist der Versicherer der Gefahr eines Verlustes ausgesetzt, wo er, wären ihm alle die Umstände bekannt gewesen, zu denen der Versicherte den Schlüssel besaß, die Gefahr wahrscheinlich nicht übernommen haben würde. Diese Regel gilt besonders in denen Fällen, wo die Nationalität des Versicherten in Frage kommt, desgleichen die Gefahr, welche das versicherte Eigenthum mit Hinsicht auf Nehmung, oder auf Confiscation in Folge der Verletzung der fiscalischen Gesetze des Auslandes läuft, oder wegen Mangel der erforderlichen Dokumente, oder endlich, durch den

Gebrauch falscher oder simulirter Papiere sich zuzieht. Obgleich wir weiterhin Gelegenheit haben werden, uns über alle diese Punkte in allgemeiner Beziehung auszusprechen, so können wir bei der gegenwärtigen doch nicht umhin, diese Untersuchung mit einigen Bemerkungen zu beschließen, die ihre Beleuchtung aus dem Englischen Gesichtspunkte uns natürlich an die Hand giebt.

In England, trotz einzelner von Zeit zu Zeit stattgefundener Modificationen der allgemein angenommenen Regel, und trotz der weit umgreifenden Abfassung der Police, ist es anerkanntes Gesetz, daß der Versicherte, der Unterthan oder Angehöriger einer fremden Macht ist, niemals Ansprüche an den Versicherer für Verlüste geltend machen kann, die aus den Handlungen der Regierung entstehen, der er angehört. Dies Gesetz gründet sich auf die allgemeine Ansicht, daß der Versicherer nimmer für Verlüste verantwortlich gemacht werden kann, wenn sie durch die persönliche Einmischung des Versicherten veranlaßt worden sind, und daß, wenn diese die directe Ursache des Verlustes wird, er auch keinen Schaden-Ersatz beanspruchen kann. Es wird ferner behauptet, daß in allen Fragen, welche die Unterthanen verschiedener Staaten betreffen, jedes Individuum als Theilnehmer an den Handlungen seiner Regierung betrachtet werden müsse, und daß folglich ein Ausländer, eben so wenig das eigenmächtige Eingreifen seiner eigenen Regierung als Grund seiner Ansprüche an einen Brittischen Versicherer geltend machen kann, als wäre es aus seiner eigenen individuellen Willkühr geflossen. Es war in dem Rechtsfalle von Touteng v^s Hubbard (3 B & P. 291) daß diese Frage zuerst entschieden ward. Der Kläger, ein Schwede, Rheder eines Schwedischen Schiffes, belangte einen Britischen Kaufmann wegen vernachlässigter Anwendung dieses Schiffes, zu einem, durch die Chartepartie stipulirten Zwecke; des Beklagten Antwort war, daß das Embargo, welches die Britische Regierung auf alle Schwedischen Schiffe zu legen für nothwendig erachtet hatte, die Sache unmöglich gemacht habe. Die Jury gab dem Beklagten Recht, Lord Alvanley äußerte sich hierüber in folgenden Worten: „Es wird in allen Fällen einzeräumt, „daß die Parthei, welche durch eigene Schuld die Erfüllung eines „Contractes vereitelt oder verhindert, nicht geeignet sei die Sache „zu entschuldigen, und daß der Verlust, den der Kläger dadurch er„leidet, in politischer Hinsicht als die Folge seiner eigenen Schuld „angesehen werden muß, weil ein jeder Schwedischer Unterthan ver„antwortlich für das bleibt, was das Gericht als eine Gewaltthat

„seiner Regierung zu betrachten verpflichtet ist. Wäre das Embargo „durch eine dritte Macht gelegt worden, so würde dies die Rechts„kräftigkeit des Contractes aufgeschoben und nicht aufgehoben haben, „aus dem Grunde, daß die Unmöglichkeit in See zu gehen, nicht dem „Schwedischen Capitain hätte zur Last gelegt werden können, sondern „aus den Handlungen der Britischen Regierung, an der alle Britische „Unterthanen betheiligt wären, geschlossen, und das was hier geschehen, eine Handlung der Schwedischen Regierung sei, bei der alle „Schwedischen Unterthanen betheiligt sein müßten.“ Nach dieser ersten Entscheidung bestand die Regel in der Form, daß kein Ausländer, der in England Versicherung genommen hat, Ansprüche auf Schaden-Ersatz für Verlüste machen kann, zu welchen die Handlungen seiner eigenen Regierung die Veranlassung dargeboten haben. Die Regel, wie sie jetzt steht, ist aber nach einigen Modificationen die folgende geblieben. „Die Gefahr eines solchen Verlustes war, wie es sich „voraussetzen läßt, von den beiden Contrahenten nicht ins Auge gefaßt worden, und sie muß daher, als allgemeine Regel ausgeschlossen „bleiben; wo aber die Ungründlichkeit dieser Voraussetzung durch „Umstände erwiesen werden kann, und dieser Fall eintritt, da bleibt „der Versicherer verantwortlich.“ Die Frage seiner Verantwortlichkeit beruht folglich auf der Alternative, ob er die Kenntniß dieses Umstandes besessen, oder ob er ihm verheimlicht worden ist. Wenn die Absicht auch jene Gefahr mit einzubegreifen, ihm klar vorgelegt worden ist, oder wenn er aus der Beschaffenheit der Reise, dem Handelsgebrauch, oder aus andern Umständen den Schluß nicht vermeiden konnte, daß sie vollkommen auch die des Versicherten war, so haftet er für die Gefahr; widrigenfalls aber, wenn des Versicherers Kenntniß dieser Absicht nicht klar am Tage liegt, oder ihm bewiesen werden kann, so ist er frei von aller Verantwortlichkeit.

Daß man sich dieser Regel in den neueren Erkenntnissen der Englischen Gerichten angeschlossen habe, beweist der folgende Rechtsfall von Campbell vs Jones (4 B. & Al. 423) in welchem Casco und Ladung, für eine Reise von England nach den Vereinigten Staaten gegen alle Gefahr, Nehmung oder Confiscation Amerikanischer Seits miteinbegriffen, geschlossen war, und wo der Verlust aus der Confiscation und Condemnation des Eigenthums, in Bestimmungshafen, Namens der Amerikanischen Regierung, des Bruches der Amerikanischen Non Importation Akte wegen entstand. Schiff und Ladung waren Amerikanisches Eigenthum, aber weder so

beschrieben, noch dem Versicherer angezeigt worden; aber man bestand darauf, da Confiscation abseiten der Amerikanischen Regierung eine von denen, in der Police bezeichneten Gefahren war, und folglich offenbar den beiden Contrahenten vor Augen gelegen hätte, daß der Kläger, der Entscheidung gemäß welche unlängst in einem ähnlichen Falle (Simeon v^{s} Bazett 2 Maule & Sel. 94) abgegeben worden war, offenbar zu einem günstigen Ausspruch (verdict) der Jury berechtigt sei. Hierauf antwortete der Richter Bailey, daß in dem ersten Falle, beide Theile offenbar die Gefahr der eigenmächtigen Handlungen der Regierung, (welcher der Versicherte angehörte,) zu decken beabsichtigt hatte, und daß aus diesem Grunde der Versicherer für verantwortlich gehalten ward; daß aber in dem letzteren der beiden Fälle, es durchaus nicht hervorleuchte, Schiff und Ladung seien Amerikanisches Eigenthum gewesen. Und weil es hier unterlassen worden war, die Nationalität des Versicherten anzugeben, urtheilten die Richter einstimmig, daß der Kläger abgewiesen werden müsse. Da es sich in diesem Falle aus dem Wortgehalt der Police klar ergab, daß es die Absicht des Versicherten gewesen, Schutz gegen die Handlungen seiner eigenen Regierung zu erhalten, so kann das richterliche Erkenntniß als Beweis des Entschlusses der Richter dienen, fest an der Regel zu halten, daß der Versicherer keineswegs für die Gefahr zu haften verpflichtet ist, woferne es sich nicht unwiderleglich herausstellt, daß er mit vollkommener Kenntniß aller betreffenden Umstände gesonnen war, dieselbe zu übernehmen. Wenn folglich ein Ausländer Versicherung in England nimmt, mit der Absicht, sich vollkommen gegen die Folgen der Handlungen seiner eigenen Regierung sicher zu stellen, so muß er, nicht allein seine Nationalität in der Police angeben, sondern er muß auch dafür sorgen, daß die gebrauchten Worte und Clauseln, die Uebernahme dieser Gefahren, abseiten des Versicherers, auf eine klare und unzweideutige Weise bestimmen.

Diese Regel ist ein eigenthümliches Produkt der Englischen Jurisprudenz. Weder in den Handelsgesetzbüchern des Auslandes, noch in den Schriften fremder Juristen ist auch die geringste Spur davon zu finden. Auch scheint nach allem, was wir in den Arbeiten des Kanzlers Kent und anderer darüber gelesen haben, nicht die mindeste Aussicht vorhanden zu sein, daß sie auch in den Vereinigten Staaten, Wurzel fassen und zur Geltung gebracht werden wird. Die große Autorität des Richters Washington, in dem Rechtsfalle von Odin

vs. Insur. Comp. of Pennsylv. (2 Wash. Ct. Ct. Rep. 320) indem er Lord Avanley's oben angeführte Entscheidung in dem Rechtsfalle von Tonteng vs. Hubbard berührte, sprach sich folgendermaßen hierüber aus: „Wir können der von diesem gelehrten Richter „ausgesprochenen Hypothese nicht beipflichten. Der Privatmann wird „dadurch mit seiner Regierung identificirt, damit die Regel sich auf „ihn anwenden lasse, daß derjenige, der durch seine eigene Schuld die „Ausführung eines Contractes verhindert, keinen Vortheil aus der „Verletzung desselben auf der andern Seite ziehen solle. Diese Lehre „ist zu raffinirt, um auf den gewöhnlichen Verkehr zwischen Mann „und Mann anwendbar zu werden." Kent bemerkte, bei Gelegenheit eines viel später stattgefundenen Rechtsfalles, daß es in allen Fällen die ihm bekannt seien, als Regel gegolten habe, ein Embargo oder andere Maßregel irgend einer Regierung, welcher der Versicherer nicht angehöre, müsse zu den Gefahren gezählt werden, welche die Police decke und hinlänglichen Grund zum Abandon gebe; und daß die Möglichkeit eines Embargo's abseiten der Regierung, dessen Unterthan der Versicherte sei, eben so sehr von den beiden Partheien ins Auge gefaßt worden, als jeder andere Embargo, ließe sich nicht bezweifeln. Er fügte hinzu, daß die Bürger eines Staates keine solche Theilnahme an den Handlungen ihrer Regierung haben könnten, als daß es für eine Verletzung der guten Treue angesehen werden müßte, wenn man ihnen erlaubte, ihre Ansprüche an einen auswärtigen Versicherer auf eben diesen Handlungen zu begründen; und daß es der Fortschritte der Intelligenz unseres Zeitalters, und eines aufgeklärten Systems der Jurisprudenz unwürdig sein würde, wollte man durch die Einführung einer so durchaus theoretischen Idee, die Symmetrie des Handelsrechts verunstalten.

Es ist schon bemerkt worden, daß in Kriegszeiten die Nationalität des Versicherten, ob er der Unterthan einer kriegführenden Macht oder ein neutraler sei, im Auge des Versicherers einen Umstand von großer Wichtigkeit bilde, da er für die Schätzung der Gefahr, und folglich auch für die Feststellung der Prämie, den einzigen richtigen Maasstab geben könne, und daß die übliche Form der Police, auch die Kriegsgefahr mit in sich begreife, woferne dieselbe nicht durch eine Garantie der Neutralität des Versicherten, oder anderweitig ausgeschlossen werde. Die Frage ist, ob unter solchen Umständen diese Garantie nothwendig, und ob es dem Versicherer auferlegt sei, wenn eine Handelsfirma in der Police genannt worden, sich nach dem

bisherigen Wohnorte, nach der Beschäftigung, nach dem Vaterlande und andern Partikularitäten eines jeden einzelnen Mitgliedes zu erkundigen, um genau zu wissen, mit wem er zu thun habe? Duer spricht in dieser Hinsicht die Meinung aus, daß, wenn die Versicherung in einem neutralen Staate ausgeführt worden ist, eine vollständige Mittheilung dieser Dinge nothwendig werde, nicht um dem Contracte seine Rechtskräftigkeit zu sichern, sondern um die Gefahr so zu decken, daß der Versicherer für einen etwanigen Verlust, ohne weiteres in Anspruch genommen werden könne. Hieraus würde, nach Duer's Ansicht die Regel folgen, daß, wenn eine solche Anzeige nicht gemacht worden ist, die Police durch die Unterlassung nicht präjudizirt werde, daß aber die Kriegs-Gefahr von derselben ausgeschloßen bleibt. Wenn Versicherung von dem Unterthanen einer kriegführenden Macht, innerhalb ihres Gebietes, und zu der gewöhnlichen Prämie für Kriegsgefahr genommen wird, so kann die Voraussetzung schon stattfinden, daß man dabei die Gefahren feindlicher Nehmung und Confiscation zu decken beabsichtige, denn wäre das Eigenthum ein Neutrales, so würde man diesen Umstand sicherlich nicht verschwiegen haben, um eine wohlfeilere Prämie bedingen zu können. Aus eben diesem Gesichtspunkte muß man aber auch die Voraussetzung des Gegentheils gelten lassen, wo es sich um die Versicherung neutralen Eigenthums, in einem neutralen Lande, zu der gewöhnlichen Prämie handelt. Wo ein wesentlicher und notorischer Unterschied in der Prämie für die zu deckende Gefahr gemacht wird, da kann die wirklich bezahlte Prämie nicht allein als ein wahrscheinlicher, sondern auch als ein unfehlbarer Fingerzeig zu der Absicht und der Sachkunde der Partheien gelten, und wo es zur Frage kommt, ob man die Gefahr der Condemnation des versicherten Gegenstandes als feindliches Eigenthum, zu decken beabsichtigt hatte oder nicht, da kann es sich nur selten ereignen, daß die stipulirte oder bezahlte Prämie nicht den nöthigen Schlüssel zu einer genügenden Lösung derselben geben sollte. *) Aus allem diesem

*) Es fehlt in den Annalen der Englischen Gerichte nicht an häufigen Beispielen, wo die Richter bei Erwägung der besonderen Rechtsfälle, die Prämie als einen Umstand berücksichtigt hätten, der einen Schlüssel zu der wirklichen Absicht der Partheien bei Schließung des Contractes verleihen, folglich zu der richtigen Beurtheilung derselben führen könnten. Siehe die Fälle von Bridges v. Hunter, Freeland v. Glover, Simeon v. Bazett, und Mackintosh v. Marshall, die man in 1, Maule & Sel. 19, 7, East 462, und 11 Mees. & Wels 116 finden wird.

läßt sich die Folgerung ziehen und rechtfertigen, daß es nicht mehr als billig sein würde, wenn der neutrale Versicherer niemals für die Gefahr feindlicher Condemnation aufkommen müßte, woferne nicht der unzweideutige Beweis vorläge, daß er vollkommen von der schwebenden Gefahr unterrichtet und mit der Uebernahme derselben zufrieden war. Man muß nothwendig zu dieser Ansicht gelangen, wo der Versicherte in der Police als der Unterthan oder Bewohner eines kriegführenden Staates erscheint; oder wo es ausdrücklich in der Police angegeben wird, daß das Eigenthum ein feindliches sei, oder wo der Beweis vorgelegt werden kann, daß der wahre Charakter des Versicherten zur Zeit der Ausfertigung der Police, angezeigt worden; und selbst wo dieser Beweis fehlt, kann man die Voraussetzung schon gelten lassen, daß die klare Absicht vorhanden sein mußte, die Kriegsgefahr zu decken, wenn der Betrag der Prämie sich so hoch erhebt, daß unmöglich die Ueberzeugung sich unterdrücken ließe, die Voraussicht dieser Gefahr habe allein den Versicherer berechtigen dürfen, eine solche Prämie fordern, und den Versicherten geneigt machen können, sie zu bezahlen. Wenn in der Police keine Clausel existirt, welche in ausdrücklichen Worten, oder richtig gedeutet, die Gefahren zu decken bestimmt ist, da kann der neutrale Versicherer nicht für einen Verlust verantwortlich gemacht werden, der aus der Condemnation des versicherten Eigenthums als feindliches fließt, woferne es sich nicht erweisen läßt, daß die Thatsachen, welche dazu führten, dem Versicherer vollkommen bekannt waren, als er die Police zeichnete. Nirgends noch ist es bisher entschieden worden, daß, wo eine derartige Versicherung in einem neutralen Staate geschlossen wird, der Versicherer nicht zu glauben berechtigt sein sollte, daß sie auch für neutrale Rechnung genommen wurde. Und wenn dies sein unbezweifeltes Recht ist, so ist es der Versicherte dem der Beweis obliegt, der Versicherer habe genau gewußt, die Wahrheit liege auf der anderen Seite. Uebrigens stimmen die Englischen Autoren ganz mit Benecke in der Ansicht überein, daß eine Verheimlichung in diesem Betreff, nicht die Ungültigkeit der Police herbei führen könne, sondern wie in dem Falle einer unterdrückten Characteristik verladener Güter als Kriegscontrabande, den Versicherer nur von der Gefahr feindlicher Nehmung oder Confiscation befreien kann. Emérigon der zugiebt, daß die allgemeine Formel einer Police in Betreff der übernommenen Gefahren hinlänglich sei, um die Kriegsgefahr zu decken, erklärt jedoch auf bestimmte Weise, daß wenn in der Police der Versicherte

genannt wird, ſeine Nationalität ebenfalls angegeben werden müſſe, ſobald die Gefahr durch dieſelbe vermehrt wird. Seine Worte ſind: „Si l'assurance est faite pour compte d'un domicilié chez „une Nation belligérante, cette circonstance, qui tend à aggraver le „risque, doit être déclarée.“ (Siehe Emérigon Vol. 1. Chap. II Sect. VII p. 55.) Auch Boulay-Paty, in ſeinem dritten Bande Sect. XIV p. 511, bedient ſich folgender Worte: „Wenn zur Zeit „eines Krieges zwiſchen Spanien und England, ein Franzoſe Ver„ſicherung auf Waaren nimmt, und dabei nicht anzeigt, daß er als „Commiſſionair eines Spaniers handelt, ſo macht er ſich einer Ver„heimlichung ſchuldig, welche die Auflöſung der Police zur Folge „haben kann, weil die Anzeige, daß die verſicherte Waare Spaniſches „Eigenthum ſei, nothwendig Einfluß auf die Schätzung der Gefahr „haben mußte.“

Doch nicht in jedem Falle reicht die bloße Anzeige der Nationalität des Verſicherten hin, um das verſicherte Eigenthum gegen die Gefahr einer Condemnation als feindliches zu ſchützen, wenn es nicht unbedingt in der Police ſo feſtgeſtellt iſt. Der Verſicherte, rechtmäßiger Eigenthümer des verſicherten Gegenſtandes mag ein Neutraler ſein, aber der Unterthan einer kriegführenden Macht kann durch Ceſſion oder anderweitig einen in Billigkeit gegründeten Rechtstitel in demſelben erhalten haben, wodurch daſſelbe ſodann einer feindlichen Nehmung und Condemnation ausgeſetzt bleibt. Das bloße Vorhandenſein eines anderen Intereſſes, als das in der Police bezeichnete, kann die Police nicht präjudiziren, denn der Verſicherte verliert dadurch keineswegs ſein Recht für einen andern, in Folge ſeines geſetzlichen Eigenthums-Rechtes, den Schaden einzukaſſiren; da aber dies fremdartige Intereſſe in den Händen des Unterthanen einer kriegführenden Macht eine Gefahr hervorruft, ſo würde die Verheimlichung eines ſolchen Umſtandes den Verſicherer von aller Verantwortlichkeit für einen daraus entſtandenen Verluſt entbinden. Eine Beſtätigung dieſer Anſicht giebt der Rechtsfall von Livingston vs Maryland Ins. Comp. (ſiehe 6 Cranch. 274), der im oberſten Gerichtshof der Vereinigten Staaten entſchieden ward. Eine als neutrales Eigenthum garantirte Ladung, war für Rechnung zweier ſeiner Eigner für die Reiſe von Lima nach New-York verſichert worden. Ein in den Vereinigten Staaten damals wohnhafter Spanier hatte ein Intereſſe in dem Gewinn, aber keinen in der Ladung ſelbſt, weder als Eigner noch als Handelsgeſellſchafter. Das Schiff ward genommen, nach Halifax

(N. S.) gebracht, und dort condemnirt als feindliches Eigenthum. Das Gericht in Waſhington entſchied, daß, da das Intereſſe des Spaniſchen Kaufmannes nur ein eventuelles war, und kein Eigenthumsrecht an dem Gegenſtande der Verſicherung verleihen konnte, ſo ſei die gegebene Garantie der Neutralität, die ſich blos auf die Güter bezog, dadurch nicht verletzt; es ward aber zugleich einer Jury zur Entſcheidung heimgeſtellt, ob die Verheimlichung dieſes Intereſſes eines feindlichen Unterthanes — England war damals im Kriege mit Spanien begriffen — einen weſentlichen Umſtand bildete, der unter den beſtehenden Verhältniſſen die Gefahr des Verſicherten vermehren konnte. Die Jury erklärte den Umſtand für unweſentlich; es folgt aber hieraus, daß wenn das Gegentheil ſtattgefunden, und wenn man das Factum der Verheimlichung für ein weſentliches erklärt hätte, die Verſicherer von dem Verluſt freigeſprochen worden wären.

Der folgende, ebenfalls Amerikaniſche Rechtsfall dieſer Art, iſt ein viel poſitiverer und entſcheidender. Das verſicherte Eigenthum war als „Amerikaniſches“ garantirt worden, aber einer der Eigenthümer, obgleich Amerikaniſcher Bürger, war zu gleicher Zeit in Havana als Amerikaniſcher Conſul wohnhaft. Das Eigenthum ward in einem Britiſchen Priſen-Gericht als feindliches condemnirt, und zwar aus dem Grunde, weil dieſes Individuum dem Völkerrechte gemäß als ein Spaniſcher Kaufmann angeſehen werden müßte, und da England und Spanien in offenem Kriege mit einander begriffen wären, ſo müßte ſein Antheil an der Ladung als feindliches Eigenthum betrachtet werden. Der Chancellor, damals Richter Kent, entſchied, daß die Verſicherer für nichts zu haften hätten, erſtlich weil das theilweiſe Eigenthumsrecht des Conſuls in Havana nothwendigerweiſe als ein Umſtand hätte angezeigt werden müſſen, der weſentlich zur Vermehrung der Gefahr beitragen konnte, zweitens, weil die gegebene Garantie eine wirkliche Verbürgung der Neutralität war, und als ſolche gebrochen worden iſt. (Siehe 1 Johns, Cases 363 den Fall von Arnold v. United Ins. Comp.)

Einer beſonderen Unterſuchung werth ſind die Fälle, wo das verſicherte Eigenthum ein wirklich neutrales iſt, wo aber durch die wirkliche oder vorausgeſetzte Verletzung der Rechte einer der kriegführenden Mächte, daſſelbe einer Condemnation oder zum mindeſten einem Aufenthalt ausgeſetzt iſt, ohne die Gefahr einer finalen Condemnation zu laufen, und wo Verſicherung auf dergleichen Eigenthum in neutralem Lande, oder in dem Lande der anderen feindlichen Macht genommen worden

ist. Denn es folgt von selbst, daß wenn die Versicherung in dem Lande ausgeführt worden, in dem die Condemnation stattgefunden, so ist sie null und nichtig.

Als Vorwand der Nehmung neutralen Eigenthums dient gewöhnlich das Verbot der Reise, auf welche die Versicherung sich bezieht, erstlich in Folge des Völkerrechtes, zweitens durch specielle Tractate, endlich drittens, in Folge ungerechter Verordnungen einer kriegführenden Macht, welche sich das Recht der Nehmung anmaßt.

Geschieht die Versicherung in dem Lande der entgegengesetzten kriegführenden Macht, so darf man voraussetzen, daß die Police in ihrer gewöhnlichen Form, das heißt wo die Gefahr feindlicher Nehmung, Confiscation und möglichen Aufenthaltes mit eingeschlossen ist, jede Art von Kriegsgefahr decke. Soll sie ausgeschlossen werden, so ist dies nur durch eine Privatstipulation oder durch eine Verbürgung der Neutralität der ganzen Unternehmung möglich. Demungeachtet kann der Versicherer dennoch für Verlüste verantwortlich gemacht werden, welche eine ungerechte Condemnation, oder der Transport von Contrebande zur Folge haben können, wenn er diese Gefahren übernommen hätte. Er steht dann mit einem neutralen Versicherer in einem und demselben Verhältniß. Denn wenn die Versicherung in neutralem Lande stattgefunden hat, und die Unternehmung oder Reise den Pflichten der Neutralität zuwider ist, so hört die Gültigkeit des Contractes von dem Augenblick an auf. Wo diese Gefahr verschwiegen worden ist, da ist sie von der Police ausgeschlossen, und die Verheimlichung, wenn sie nicht in betrügerischer Absicht geschehen, kann nur in Betreff des daraus entstandenen Verlustes, nicht aber in jedem anderen Betreff, die Rechtskräftigkeit der Police aufheben. Wo es sich nicht erweisen läßt, daß der Versicherer Willens gewesen sei, diese Gefahr zu übernehmen, da kann für ihn kein Nachtheil aus der Verheimlichung entstehen, wenn er von jedem Verlust frei ist, den die Gefahr veranlassen kann.

Hat der Versicherte, zur Zeit der Ausführung einer Police, die Möglichkeit schwebender Gefahren der Nehmung, in Folge der willkührlichen Verordnungen einer kriegführenden Macht, obgleich die Reise oder Unternehmung dem Völkerrechte nicht zuwider ist, angedeutet, so haftet der Versicherer für die daraus entstandenen Verlüste. Dies ist ganz im Einklang mit dem, was wir in der ersten Hälfte dieser Abhandlung darüber gesagt haben. Hat der Versicherte eine ungerechte Condemnation durchaus nicht voraussehen kön-

nen, oder von der ungerechten Verordnung keine Kunde gehabt, so ist der Versicherer gebunden, er geht aber frei aus, wenn diese Kunde so öffentlich und notorisch war, daß der Versicherte einer vollkommenen Kenntniß nicht ausweichen konnte und versäumt oder absichtlich unterlassen hätte, sie auch zu des Versicherers Kenntniß zu bringen. Dies würde ebenfalls der Fall sein, und den Versicherer nicht allein von der betreffenden Gefahr, sondern von aller und jeder Verantwortlichkeit, welche die Police ausspricht, befreien, wenn er auf privative Weise Nachricht von einem Decret erhalten, wodurch das versicherte Eigenthum der Confiscation ausgesetzt wäre, und diese verschwiegen hätte. Und daß er dann von aller Verantwortlichkeit entbunden bleibt, verträgt sich mit der strengsten Gerechtigkeit; denn da die ausgesprochene Condemnation nicht nothwendigerweise zu der Entdeckung führen würde, daß der Versicherte darum gewußt habe, und die Beweisführung, daß dies der Fall gewesen, dem Versicherer auferlegt bliebe, der folglich durch die Verheimlichung der Gefahr eines totalen Verlustes ausgesetzt sein konnte, so würde die bloße Exemtion von der theilweisen Gefahr dem Versicherer nicht die volle Entschädigung gewähren, zu der er berechtigt wäre.

Ein einziges von Lord Mansfield ausgesprochenes Urtheil möchte die Voraussetzung rechtfertigen, daß es des Versicherers Pflicht sei, die willkührlichen Verordnungen oder die ungerechten, dem Völkerrechte zuwider laufenden Erkenntnisse einer kriegführenden Macht zu kennen, und sich durch Nachfragen über die Möglichkeit ihrer Anwendung auf das von ihm versicherte Eigenthum zu belehren. Dies ward in dem Rechtsfalle von Mayne vs Walther (siehe Park, 8th. Edit. p. 431) gefällt. Es war Versicherung auf ein als Portugiesisch garantirtes Schiff für die Reise von Madeira nach Jamaica genommen worden. Das Schiff ward von einem Französischen Kaper aufgebracht und in einem Französischen Admiralitäts-Gerichte für gute Prise erklärt worden, weil es einen Englischen Supercargo an Bord hatte, welches einer kürzlich erlassenen Verordnung der Französischen Regierung zuwider war, wodurch alle Schiffe für gute Prisen erklärt wurden, deren Supercargo der Unterthan einer mit Frankreich im Kriege begriffenen Macht sei. Lord Mansfield war der Ansicht, daß die Garantie der Neutralität nicht durch die Condemnation unterbrochen worden sei, und bemerkte dabei, daß dies eine willkührliche und drückende Verordnung ganz dem Völkerrechte zuwider wäre. „Da aber" — setzte er hinzu — „weder der Versicherte noch der Ver-

„sicherer etwas davon wußten, so könne auch keinem von ihnen irgend „eine Schuld beigelegt werden. Hätte der Versicherer Kenntniß davon „gehabt, so hätte er fragen müssen, wer der Supercargo wäre. Da „beide Theile jedoch unschuldig wären, so müßte der Versicherer, der „die Gefahr übernommen hätte, für den Verlust haften.“ Aber seit jener Entscheidung ist es nicht allein in England, sondern auch durch häufige Erkenntnisse in den Vereinigten Staaten, als Regel festgestellt worden, daß es dem Versicherten, der die Gefahr gedeckt haben will, obliege, die Facta anzuzeigen, welche den Beweis ihrer Existenz geben können.

Es ergab sich in einem Falle, der vor das Circuit-Gericht der Vereinigten-Staaten (U. S. Circuit Court) unter dem Präsidium des Richters Washington gebracht ward, daß ein Schiff, welches nach einem durch ein Englisches Geschwader als blockirt bekannten Hafen bestimmt war, für einen versuchten Bruch der Blockade condemnirt wurde, und es kam hier jetzt zur Frage, ob die dem Capitain mitgegebenen Instructionen, in deren Betreff dem Versicherer nichts mitgetheilt worden, das Eigenthum einer Gefahr aussetzten, die bei Schließung der Assekuranz gar nicht ins Auge gefaßt worden war. Einige Jahre vor diesem Assekuranzfalle hatten mehrere Erkenntnisse in dem Britischen Admiralitäts-Gericht die Regel festgestellt, daß ein Schiff, welches vor seiner Abreise, nach einem allgemein als blockirt bekannten Hafen bestimmt und beordert wird — nur dann sich anderswo hinzuwenden — wenn es durch das blockirende Geschwader abgewiesen werden sollte, sich schon durch die bloße Thatsache der dahin angetretenen Reise eines Blockade-Bruches schuldig machte, und von dem Augenblicke an der Gefahr der Nehmung aussetzte. Der Anwald der Versicherer behauptete, daß die dem Schiffer mitgegebenen Instructionen das Schiff in die beschriebene Categorie brächten. Bei seiner Anrede an die Jury bemerkte der Richter Washington: „daß es vollkommen einerlei sei, ob „die Erkenntnisse des obersten Admiralitäts-Richter, Sir William Scott, „dem Völkerrechte gemäß wären oder nicht. Wären sie es nicht, so „war doch die Gefahr der Nehmung und des Verlustes so sicher, als „wenn seine Regel vollkommen gewesen wäre. Beiden Theilen wäre „diese Regel bekannt gewesen, oder hätte es sein müssen; ob aber das „Schiff sich wirklich in der Lage befunden hätte, wäre etwas, das nur „der Versicherte wissen konnte.“ Er entschied demnach, daß wenn die gegebenen Instructionen der Regel zuwider wären, so müßten sie wesentlich sein und hätten dem Versicherer mitgetheilt werden sollen;

und unter dieser Voraussetzung könne es dem Versicherten nicht vergönnt werden zu sagen, daß er von diesen Englischen Erkenntnissen nichts wisse, oder daß er sie misverstanden, oder ihre Verheimlichung für unwesentlich gehalten habe. Er, der Richter, sei jedoch der Meinung, daß die besagten Instructionen keine Verletzung der Regel beabsichtigt hätten und daß sie deswegen nicht für einen wesentlichen Umstand gehalten werden könnten, worauf die Jury zu Gunsten des Klägers entschied.

Nach einer im Jahre 1756 in England erfolgten Auslegung des Völkerrechtes, ist aller Handel in neutralen Schiffen zwischen der Heimath und den Colonien des Feindes, zu dem die neutrale Flagge in Friedenszeiten keinen Zutritt hat, ausdrücklich verboten, und die Prisen-Gerichte in England haben diese Regel auf einen indirekten sowohl, als auf einen directen Handel angewandt, und es als Grundsatz anerkannt, daß die Fortdauer der ursprünglichen Reise nur dann als unterbrochen angesehen werden könne, wenn eine bona fide Einfuhr der Ladung in ein neutrales Land stattgefunden habe. Die Güter müßten gelandet und wieder verschifft werden. In dem vorliegenden Falle (Kohne vs Ins. Comp. of N. A., 1 Wash Ct. Ct. Rep. 83—158, auch Binney, 219) waren die Güter von Laguayra, damals noch als Spanische Colonie im Kriege mit England begriffen, nach Charleston (in Süd-Carolina) gebracht, aber nicht einmal gelandet worden. Das Schiff setzte darauf seine Reise nach Spanien fort, ward von einem Britischen Kaper genommen, nach Halifax gebracht, und dort wurden die von Laguayra gekommenen und in Charleston nicht gelandeten Güter, für gute Prise erklärt. Als es hierauf wegen des verweigerten Schaden-Ersatzes zum Proceß kam, behauptete der Anwald des Versicherers, daß die Verheimlichung des Umstandes, daß die Ladung in Charleston nicht gelandet, und deswegen die Fortdauer der ursprünglichen Reise nicht unterbrochen worden wäre, eine wesentliche und schädliche sei. Der Richter Washington, in seiner Anrede an die Jury, bemerkte, daß der von der Britischen Regierung aufgestellte Grundsatz als dem Volkerrechte ganz zuwider anerkannt worden sei, daß er sich aber darüber nicht aussprechen wolle, ob dies factisch sei oder nicht, weil die Folgen für die betheiligte Kaufmannschaft in jedem Falle dieselben sein müßten. Worauf es aber hiebei ankomme, sei dies, ob der verheimlichte Umstand einen wesentlichen Einfluß auf die Gefahr gehabt, und wenn das der Fall gewesen, ob der Kläger ihn hätte anzeigen, oder der Versicherer darnach fragen sollen?

In Betreff des letzteren Theiles dieser Frage müsse er bemerken, daß wenn eine fremde Verordnung Einfluß auf die Gefahr haben könne, und blos dem Versicherer bekannt geworden sei, so muß er sich selbst nach den Thatsachen erkundigen, welche ihre Anwendung auf das versicherte Eigenthum möglich machen können; wenn sie aber auch dem Versicherten bekannt sind, so müsse dieser alles anzeigen, was er für wesentlich hält, um den Versicherer in den Stand zu setzen, den ganzen Umfang der Gefahr beurtheilen zu können, der er sich aussetzt. Die vermeintliche Absurdität der dem Versicherten auferlegten Pflicht, sich nach allen den verschiedenen Verordnungen der kriegführenden Mächte zu erkundigen, welche sein Eigenthum gefährden können, ist nicht größer als die Auferlegung einer solchen Bürde auf die Schultern des Versicherers; aber in keinem der beiden Fälle läßt sich dies behaupten, woferne dergleichen Verordnungen öffentlich und weltkundig wären, oder wenn dieses nicht angenommen werden könnte, woferne es sich nicht erweisen ließe, daß sie einer der beiden Partheien, oder der andern bekannt gewesen sei. Hierauf sprach er sich gegen die Jury auf eine sehr bestimmte Weise aus, daß die Verheimlichung eine sehr wesentliche gewesen sei. Dieser Meinung ungeachtet, erklärte sich die Jury zu Gunsten des Klägers. Aber der Richter beseitigte diesen Ausspruch des offenbaren Widerspruchs wegen mit den vorgebrachten Beweisen, und nach einem zweiten Proceß erkannte die Jury, in Gemäßheit der von dem Richter ausgesprochenen Meinung, zu Gunsten der Beklagten.

Aus diesen verschiedenen Fällen haben sich die folgenden allgemein anerkannten Regeln herausgestellt:

Wenn die Verordnungen fremder, kriegführender Mächte im Widerspruche mit dem Völkerrechte stehen, worunter nicht allein ihre widerrechtlichen Decrete und Erlasse, sondern auch die Erkenntnisse ihrer Gerichte zu verstehen sind, das Eigenthum des Versicherten der Gefahr der Confiscation bloßstellen und dem Versicherten allein bekannt sind, so ist er verpflichtet, nicht nur ihre thatsächliche Existenz, sondern auch alle die Facta anzuzeigen, welche die Wirklichkeit und den Umfang der Gefahren andeuten, die daraus entstehen können. Wo dergleichen Verordnungen öffentlich und allgemein bekannt sind, da kann, dem Gesetze gemäß, die Voraussetzung stattfinden, daß beide Theile gleiche Kenntniß davon besitzen müssen; es bleibt aber demungeachtet des Versicherten Pflicht, auch ohne desfalls an ihn ergangene Anfrage,

die äußerlichen Umstände zu bezeichnen, welchen ihr Vorhandensein eine Wichtigkeit verleihen.

Wenn der Versicherer allein von diesen Verordnungen weiß, und er dann ohne weitere Untersuchung des Thatbestandes die Versicherung übernimmt, so übernimmt er auch stillschweigend alle die Gefahren, welche aus diesen Verordnungen entstehen können, behält aber das Recht, durch Anfragen bei dem Versicherten sich Auskunft darüber zu verschaffen, ob das versicherte Eigenthum unter ihrer wahrscheinlichen oder möglichen Anwendung leiden kann. Wenn in dem letzteren Falle — und dies ist eine der Verbesserungen, welche Duer bei dieser Gelegenheit vorschlägt — der Versicherer den Versicherten von der Existenz einer solchen Verordnung und ihren Bedingungen in Kenntniß setzt, so ist es auch des letzteren Pflicht, alle und jede Kenntniß, die er von ihrer Anwendbarkeit auf das versicherte Eigenthum besitzt, dem Versicherer mitzutheilen, möge er darum befragt werden oder nicht. Es ist seine Kenntniß von der Verordnung, aus der diese Pflicht entspringt, und wenn er dieselbe vor der genommenen Versicherung erhalten hat, so werden die Zeit und die Weise, wie er dazu gelangt ist, Umstände unbedeutender Art und bleiben folglich ohne Wichtigkeit.

Eine große Uebereinstimmung, über den Punkt, ob Versicherungen der Neutralen in einem neutralen Lande auf Kriegs-Contrabande gültige Contracte sind, scheint unter den ersten juristischen Autoritäten des Europäischen Festlandes und in den besonderen Stipulationen so mancher Assekuranz-Ordnungen zu herrschen, unter dem Einverständnisse jedoch, daß bei der anerkannten Gültigkeit der Contracte der Versicherer niemals für Verlüste zu haften habe, welche aus der Confiscation dieser Güter entstehen, wenn zur Zeit der Zeichnung der Police ihr wahrer Character demselben nicht bezeichnet worden ist. Wir haben schon oben in der ersten Hälfte dieses Abschnitts das angeführt, was der Art. 10 Tit. IV der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung in dieser Hinsicht bestimmt. Diese Hamburgische Regel ist auch die allgemeine geworden, selbst in den Vereinigten Staaten, trotz des entschiedenen Ausspruchs Phillips gegen die Legalität der Versicherung von Kriegs-Contrabande in einem neutralen Lande. (Siehe Phillips Vol. 1 p. 101 und 429.) Dagegen sagt der Kanzler Kent sehr bestimmt: „Eine Versicherung „auf Güter, die gewöhnlich Kriegs-Contrabande genannt werden, „durch einen Neutralen, ist ein gültiger Contract, denn es liegt nichts

„Ungesetzliches in der Theilnahme eines Neutralen an einem Contra-„band-Handel. Es ist eine rein kaufmännische Unternehmung, welche „keine neutrale Nation zu verbieten verpflichtet ist, nur daß sie die „Theilnehmer an derselben der Gefahr der Confiscation aussetzt.“ Weiterhin citirt er unter andern die merkwürdigen Worte des Ober-Richters von Massachusetts, der in dem berühmten Falle von Richardson v^s Maine Ins. Comp. (siehe Mass. Reep. 102) sich folgendermaßen ausdrückte: „Das Völkerrecht geht nicht so weit, daß es den „neutralen Verschiffer von Contraband-Waare zum Verbrecher gegen „seinen eigenen Landesherrn machen sollte. Wenn der Neutrale sich „mit einem solchen Handel befaßt, so verliert er den Schutz seiner „eigenen Regierung, und seine Güter sind der Nehmung und Confis-„cation der kriegführenden Mächte ausgesetzt. Dieser Strafe muß er „sich unterwerfen, denn die Nehmung war eine gesetzmäßige. Der „Neutrale kann auf gesetzmäßige Weise Contrabande transportiren, „unter der Bedingung jedoch, daß eine kriegführende Macht sie auf „eine nicht minder rechtmäßige Weise nehmen und confisciren kann, „aber von seiner eigenen Regierung kann er nie für Verschiffung von „Kriegs-Contrabande bestraft werden. Auf eben dieselbe Art kann „der Neutrale gesetzmäßig feindliches Eigenthum transportiren, und „der Kriegführende ihm gesetzmäßiger Weise das Handwerk legen und „die Waaren nehmen. Um aber die Versicherung dieser Waaren „rechtskräftig zu machen, muß die Natur der Güter dem Versicherer „angezeigt werden, oder es muß sich aus den damit verknüpften Han-„dels-Umständen oder anderweitig klar herausstellen, daß er von allen „betreffenden Facta's gehörig unterrichtet war.“ (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 268.) Mithin, wo in der Police unter der generellen Bezeichnung: „Waaren“ auch Contrabande verstanden, aber nicht als solche genannt wird, da darf man nicht voraussetzen, daß der Versicherer die betreffende Gefahr zu übernehmen Willens gewesen sei, wofern dies nicht ausdrücklich in der Police gesagt worden. Wenn aber der allgemeinen Bezeichnung: „Waare“ die Erklärung beigefügt wird, daß diese Waaren ganz oder zum Theil Contrabande sind, da ist der Versicherer schon durch die einfache Uebernahme der Gefahr ohne weiteres gebunden, so wie, wenn die Waaren, die nach den Begriffen des Völkerrechtes als Kriegs-Contrabande angesehen werden müssen, specifisch angegeben und genannt werden, ohne ausdrückliche Bezeichnung ihres eigenthümlichen Characters. Denn die Kenntniß dessen, was die Gesetze des Völkerrechtes bestimmen und vorschreiben,

muß der Versicherer in diesem, wie in jedem anderen Falle besitzen oder sie muß bei ihm vorausgesetzt werden können. Wenn aber die Einwilligung des Versicherers zu der Uebernahme der Gefahr auf keine Weise aus der Police selbst hervorleuchtet, da kann er nicht für ihre Folgen verantwortlich gemacht werden, wofern es sich nicht klar demonstriren läßt, daß er zur Zeit der Zeichnung der Police, vollkommen davon unterrichtet worden ist, oder, daß er in Folge des Handelsgebrauches und anderer Umstände unvermeidlich auf ihre Spur geführt werden mußte. Dieselbe Regel gilt auch dort, wo die Waaren nach dem Völkerrechte nicht als Contrabande angesehen werden können, aber dennoch durch die besonderen Stipulationen eines Tractates zwischen der Regierung, dem der Versicherer gehorcht, und der Nation, die mit dem Lande, wohin die Güter bestimmt sind, in offenem Kriege begriffen ist, dafür erklärt werden. Der Beweis, daß der Versicherer die Bedingung dieses Tractates kannte, wird keineswegs gefordert werden können, denn das Gesetz rechtfertigt die Voraussetzung einer solchen Kenntniß seiner Seits, und versagt ihm, wie schon bei einer früheren Gelegenheit bemerkt worden ist, die Entschuldigung seiner Unkenntniß der betreffenden Facta. Wenn aber der Versicherte ein Ausländer ist, und in Folge eines Traetates zwischen seiner eigenen Regierung und der kriegführenden Macht, der das Recht der Nehmung zukommt, die Güter für Contrebande erklärt worden sind, da gilt, was schon im ersten Theil dieses Abschnitts und zwar in den Worten Benecke's bemerkt worden ist, nämlich daß der Versicherte, wenn er diese Gefahr der Nehmung gedeckt haben will, nicht allein die Stipulationen des vorhandenen Traetates, sondern auch die besondere Benennung der Güter zur Kenntniß des Versicherers zu bringen hat. Diese Ansicht ist demnach in England und in den Vereinigten Staaten als feste Regel angenommen worden.

Wenn in Folge einer ungerechten Anwendung des Völkerrechts oder einer willkührlichen Verordnung einer kriegführenden Macht Güter für Contrabande erklärt werden, die sonst nicht dazu gehören, wie z. B. Lebensmittel in gewissen Fällen, und eine dergleichen Verordnungen öffentlich und notorisch geworden, da darf man billigerweise voraussetzen, daß der Versicherer nicht minder als der Versicherte Kenntniß davon haben müßte, und der letztere mag sich mit der Andeutung der möglichen Anwendung dieser willkührlichen Verordnung auf das versicherte Eigenthum begnügen. Wenn trotz ihrer öffentlichen Bekanntmachung der Versicherte allein davon unterrichtet

sein sollte, da wird sein Stillschweigen ihn nicht allein seines Schaden-Ersatzes, in Verlustfällen berauben, sondern die Police ist ungültig ab initio. Wo aber die Kenntniß des Versicherten weder bewiesen, noch mit gutem Rechte vorausgesetzt werden kann, da muß der Versicherer für den Verlust haften, wenn die Gefahr der Nehmung durch die Stipulation der Police übernommen worden ist.

Es giebt gewisse Fälle, in denen das versicherte Eigenthum der Gefahr eines Aufenthalts feindlicher Seits ausgesetzt ist, ohne darum die Gefahr einer finalen Condemnation zu laufen, und da in diesen Fällen ein theilweiser, manchmal ein totaler Verlust stattfinden kann, so dürfte es zweckmäßig sein zu untersuchen, ob eine, und welche Mittheilung der Facta, aus denen die Gefahr entspringt, erforderlich ist, um den Versicherer dafür verantwortlich machen zu können.

Ein neutrales Schiff kann auf gesetzliche Weise zum Transport feindlichen Eigenthums gebraucht, und, weit davon entfernt, dadurch straffällig zu werden, nicht minder berechtigt sein, seine Fracht von dem kriegführenden Nehmer zu fordern und zu erhalten. Aber die Güter können auf gesetzliche Weise genommen und condemnirt werden, und das Schiff, der Träger derselben, von dem Nehmer nicht allein aufgehalten, sondern selbst in einem Hafen der kriegführenden Nation zur Entlöschung und Untersuchung der verdächtigen Güter aufgebracht werden. Hieraus kann für das Schiff selbst, für dessen Fracht und für die fremden, der Nehmung nicht unterworfenen Güter ein Verlust entstehen, und in einem jeden der genannten Fälle bliebe es zu erfragen, in wiefern der Versicherer, auf einer, in allgemeinen Ausdrücken abgefaßten Police dafür verantwortlich sein könne, woferne es sich nicht erweisen ließe, daß er mit vollkommener Kenntniß dieser Eventualität, sich dazu verstanden hätte, die Gefahr zu übernehmen. Duer (Siehe Vol. II Lect. XIII P. II p. 617) spricht sich gegen die Nothwendigkeit einer solchen freiwilligen Mittheilung des Versicherten an den Versicherer aus, und behauptet, wie es uns scheint, mit gutem Rechte, daß dieser, wenn er nicht Willens sein sollte, in dieser Hinsicht irgend eine Gefahr zu laufen, sich nach der Existenz desselben erkundigen und fragen müßte. Eine allgemeine Versicherung auf Caeco oder auf die Fracht, sagt er, steht in keiner Verbindung mit der Natur und dem Eigenthumsrechte an der Ladung, wenn beides, die Güter selbst und der Handel gesetzmäßige Eigenschaften besitzen. In Kriegszeiten muß der Versicherer nothwendig wissen, daß der Transport feindlichen Eigenthums, ein häufiges und gesetzliches Geschäft

neutraler Schiffe ist, und wenn er in dieser Hinsicht eine Anfrage unterläßt, so nimmt er die Wahrscheinlichkeit auf sich, daß das Schiff eine solche Bestimmung erhalte, folglich auch die Gefahr die daraus entstehen kann. Wenn aus diesem Grunde es nicht von dem Rheder des Schiffs verlangt werden kann, daß er, ohne eine deshalb an ihn ergangene Anfrage, mit einer Anzeige hervortrete, so kann dies noch viel weniger von dem neutralen Verschiffer der dabei verladenen Güter gefordert werden.

Aus einer von Lord Ellenborough, in dem Rechtsfalle von Barker vs. Blakes (9 East, 283) abgegebenen Entscheidung erhellt es, daß einem neutralen Verschiffer Ersatz für einen Verlust zugesprochen ward, dessen Ursache der Aufenthalt des Schiffes, in Folge der Verladung feindlicher Güter an Schiffsbord war, obgleich die Handlung der Regierung, welcher der Versicherer gehorchte, zu dieser Maßregel geführt hatte. Und es läßt sich aus der ganzen Begründung des Urtheils dieses Richters schließen, daß das Urtheil dasselbe gewesen sein würde, wenn die Police Bezug auf das Schiff oder auf dessen Fracht gehabt hätte. Bei dieser Gelegenheit lag kein Beweis vor, daß die besondere Gefahr, welche den Verlust zur Folge hatte, dem Versicherer bezeichnet worden war; und wenn nun vollends die Versicherung in einem neutralen Lande stattgefunden hätte, so scheint es, aus der ganzen Procedur des erwähnten Rechtsfalles, sich als unzweifelhaft herauszustellen, daß der Versicherer dafür habe haften müssen, und daß die Sache kaum in Frage hätte kommen können.

Wo der Aufenthalt oder Arrest des Schiffes aus der Confiscation der Ladung, als Kriegscontrabande entsteht, da tritt ein anderes Sachverhältniß ein. Es ist schon bemerkt worden, daß in diesem Falle, der Versicherer, wenn ihm desfalls keine Anzeige gemacht worden ist, für den Verlust nicht verantwortlich bleibt; und dies rührt davon her, daß der Versicherer nicht voraussetzen kann, daß das Schiff, wenn auch dessen Versicherung möglich ist, zu einem Handel gebraucht werden sollte, der verboten, und an sich, ein unrechtmäßiger ist. Da die Gefahr, ihrer Natur nach, eine ungewöhnliche ist, so kann sie nicht in die Categorie derjenigen fallen, die sich voraussehen lassen. Aus eben diesem Grunde muß auch der Versicherer auf Güter, die weder Contrabande noch sonst wegen der Condemnation ausgesetzt und in demselben Schiffe verladen worden sind, in gewissen Fällen von aller Verantwortlichkeit freigesprochen werden. Dergleichen

Güter können durch den Arrest des Schiffes zu einem theilweisen, selbst zu einem Total-Verlust führen, und für diese Verluste muß der Versicherer aufkommen, woferne er sich durch die besonderen Stipulationen der Police nicht davon losgesagt hat. Es kann von dem Verlader dieser Güter nicht auf rechtmäßige Weise verlangt werden, daß er von der Verladung von Contrabande, an Bord desselben Schiffes, durch andere Personen unterrichtet gewesen sei, und folglich, wenn die betreffende Gefahr von den allgemeinen Bedingungen umfaßt worden ist, kann der Versicherer sich nur dann von dem Ersatz des Verlustes befreien, wenn er auf unwiderlegliche Weise beweisen kann, daß der Nehmer oder Besorger der Versicherung, um diese Thatsachen gewußt und dieselben verheimlicht hat. Wenn der Versicherte genau weiß, daß Contrabande, die anderen Personen zugehört, in eben das Schiff, dessen er sich bedient, verladen werden soll, so kann es nicht bezweifelt werden, daß er eine so wichtige und auf die Gefahr so einwirkende Thatsache anzeigen müße; und da in diesem Falle die Condemnation der Contrabande nicht nothwendig zu der Entdeckung führt, daß der Versicherte Kenntniß von demselben gehabt habe, so kann die Verheimlichung nicht durch eine Ausnahme von der fraglichen Gefahr, sondern muß durch die Auflösung des ganzen Vertrages bestraft werden.

Unsere Aufmerksamkeit wird jetzt durch eine andere Classe von Fällen in Anspruch genommen, in denen die Verheimlichungen einer außergewöhnlichen Gefahr, den Versicherer von dem betreffenden Verluste befreit, ohne darum der Gültigkeit des Contractes in jedem anderen Betreff, Eintrag zu thun — diese Fälle sind diejenigen, wo die Reise oder die Unternehmung durch die Municipal-Verordnungen des fremden Landes, wohin das Schiff bestimmt ist, oder wo die Gefahr beginnen soll, verboten sind. Wo die Einwilligung des Versicherers zu der Uebernahme einer solchen Gefahr, bewiesen, oder auf rechtmäßige Weise vorausgesetzt werden darf, da unterliegt die Legalität des Contractes keinem Zweifel, da jede Regierung aus Gründen, deren gesunde Politik jedoch sehr bezweifelt werden kann, die Verletzungen der fiscalischen Gesetze und des Handels eines fremden Landes durch ihre eigenen Unterthanen erlaubt, und einen so verbotenen Handel in so weit für rechtmäßig anerkennt, daß er der Gegenstand einer gesetzlichen Versicherung wird. Pothier ist der einzige, der diesen Contract für einen unmoralischen hält, und darauf besteht, daß da durchaus kein Unterschied in der Straffälligkeit eines fremden

und eines heimischen Schmugglers existiren könne, derselbe vor dem Forum des Gesetzes und des Gewissens, als straffällig beurtheilt und und unterdrückt werden müsse.

Doch die ausgezeichnetesten Juristen aller Länder Europa's halten fest an der entgegengesetzten Lehre, und die Gerichte der Vereinigten Staaten sind hierin dem Beispiele Englands gefolgt, daher kann es auch einem Amerikanischen Richter, so sehr er auch die Ueberzeugung festhalten mag, daß die Gesetze hierüber, mit strenger Gerechtigkeit und Moralität im Widerspruche stehen, nicht gestattet werden, sein eigenes Urtheil geltend zu machen. Emérigon, indem er Pothier's triftige Bemerkungen beantwortet, giebt zu, daß die abstracte Moralität eines verbotenen Handels sich nicht vertheidigen läßt, glaubt aber, daß Pothier sein Urtheil sehr modificirt haben würde, wenn er überlegt hätte, daß sämmtliche Nationen Europa's ihren eigenen Unterthanen einen den Municipal-Verordnungen Frankreichs zuwiderlaufenden Handel gestattet haben, und daß daher Frankreich, als Repressalie, mit vollkommenem Rechte die Verletzung der Gesetze des Auslandes gestatten darf. Alauzet, der sich im Kap. X seines ersten Bandes p. 313 der Ansicht Emérigon's ganz und gar anschließt, sagt: „wenn auch die Theorie Pothiers in den Augen eines „Theologen vollkommen wahr sein mag, so kann sie doch nicht als „stichhaltig in den Civil-Tribunälen angesehen und schon in dieser „Hinsicht allein auch nicht beachtet werden.“ Sodann citirt er folgende Worte eines von dem Gerichtshofe zu Rennes, am 30 August 1833 gefällten Urtheilsspruches, welcher die Verletzung der fiscalischen Gesetze eines fremden Landes für ungesetzlich, zu gleicher Zeit aber die Versicherung eines solchen Handels für einen rechtsgültigen Contract erklärt. Sie lauten folgendermaßen: „In Erwägung, daß ein „Contraband-Handel das gemeinschaftliche Laster aller Nationen ist, „daß er eine Art von immerwährendem Kriege ist, den die Völker „selbst im vollsten Frieden gegen einander führen, und zwar in Folge „ihrer gegenseitigen Verbote gewisser Waaren; daß aus diesem Ver„hältniß das Recht Repressalien zu gebrauchen entsteht, und daß folg„lich die Contrabande nach dem Auslande, der Gegenstand eines legi„timen Contractes werden kann, so u. s. w.“ Die französischen Rechtsgelehrten, Estrangin, Lemonnier, Pardessus und andere, und der Amerikanische Kanzler Kent billigen im höchsten Grade die von Pothier aufgestellten Grundsätze, gestehen aber zu gleicher Zeit, daß die entgegensetzte Lehre überall zu festgewurzelt ist, um jetzt noch

umgestoßen werden zu können. Eine Bemerkung Emérigon's dürfen wir in diesen Zeiten, wo das System des Freihandels überall immer festeren Boden gewinnt, bei dieser Gelegenheit nicht übergehen. Er sagt, daß die billigende Aufnahme, welche bei allen civilisirten Völkern die gegenseitige Verletzungen ihrer Handelsgesetze gefunden hat, die unvermeidliche Frucht und keineswegs das kleinste der Uebel ist, welche das verwerfliche Prohibitiv-System, das unter den meisten derselben für gesunde Handelspolitik gilt, erzeugen mußte.

Die Regeln nach welchen die Gültigkeit einer Versicherung beurtheilt werden muß, welche die Gefahren eines illegitimen Handels, — eines Handels decken soll, dessen Zweck die Verletzung der Municipal-Gesetze des Auslandes ist, sind so ziemlich dieselben, welche für Versicherungen auf Contrabande-Waaren zur Geltung kommen. Der Versicherer kann nicht um Ersatz eines Verlußes durch Confiscation angegangen werden, wofern er nicht ausdrücklich in der Police diese Gefahr übernommen zu haben erklärt. Der Kaufmann, der mit einem fremden Lande Geschäfte treibt, sollte dessen Handelsgesetze kennen, und wenn ein Verbot, vor genommener Assekuranz schon eine Zeitlang existirt hatte, so, daß er dessen besondere Stipulationen hat kennen lernen können, so darf er seine Unkenntniß derselben nicht vorschützen, um der Police eine ungebührliche Auslegung geben und die übernommenen Gefahren erweitern zu können. Eben daher muß der Versicherte um Schaden-Ersatz, für die, bei einem verbotenen Handel vorfallenden Verlüste fordern zu dürfen, im Stande sein, beweisen zu können, daß die gesetzlichen Bedingungen, wodurch der Handel verboten worden, nicht minder als die Natur der Reise und der Character der Güter, dem Versicherer mitgetheilt worden sind, ehe er die Police zeichnete. Die bloße Specification der Güter in der Police reicht nicht hin, wofern es nicht ausdrücklich dabei verstanden wird, daß es sich hier um einen verbotenen Verkehr handelt. Nur wenn die Prohibitiv-Gesetze schon so lange in Kraft und bekannt gewesen sind, daß in dem Orte wo Versicherung genommen worden, Jedermann darum wissen müßte, darf der Versicherte voraussetzen, daß auch der Versicherer davon unterrichtet gewesen sein müsse und seine Mittheilungen beschränken.

Wir haben in der ersten Hälfte dieses Abschnittes Benecke's Regel angeführt, worin der Grundsatz angestellt wird, daß, obgleich der Versicherer die Gesetze seines eigenen Landes und die allgemeinen Gesetze des Völkerrechts zu kennen verpflichtet ist, die Kenntniß der

Handelsgesetze und Regeln des Auslandes von ihm nicht gefordert werden darf. Aber diese Theorie findet in England und in den Vereinigten Staaten keine Anerkennung, und die gerichtlichen Erkenntnisse beider Länder sind keineswegs mit derselben im Einklang. Wenn die Prohibitiv-Gesetze des Auslandes schon lange in Kraft gewesen sind, so werden sie auch unmittelbar in jedem Lande bekannt, dessen Handel dadurch betroffen wird. Auch leuchtet es ein, daß der Versicherer viel eher diese Gesetze kennen lernt, als die eigenthümlichen Stipulationen in Betreff des Handels in Contrabande-Waaren. In manchen Fällen, wo das Verbot so notorisch ist, daß es einem Jeden bekannt sein muß, reicht die einfache Beschreibung der Reise hin, um dem Versicherer in Betreff ihres Zweckes und besonderen Bestimmung kein qui vive! zurufen zu müssen. In Rücksicht des Versicherten gelangt man auf ganz natürlichem Wege zu der Voraussetzung, daß er die Handelszustände des Landes, wohin er seine Unternehmungen ausführt, vollkommen kennt; auf der anderen Seite darf auch der Versicherer, dem eine Assekuranz dieser Art vorgeschlagen wird, den Glauben auffassen, daß hier von einem legitimen Handel die Rede ist, und diese Voraussetzung, wenn sie nicht durch einen directen Beweis vom Gegentheil, unzulässig wird, muß in jedem Falle gelten, wo es sich nicht offenbar herausstellt, daß die illegale Natur des Handels öffentlich und notorisch war. Auf diesem Grundsatze beruhen alle modernen Entscheidungen, wo eine Kenntniß dieses unerlaubten Handels dem Versicherer zugemuthet wird. Was Benecke bei seiner Theorie übersehen hat, das ist die Macht eines allgemeinen Handelsgebrauches, der in diesem, wie in manchen anderen Fällen die Auslegung der Police beherrscht. Ueberhaupt fehlt dieser Theorie die Stütze der Praxis in den meisten Ländern.

In dem bereits citirten Falle von Livingston v^s. Maryland Ins. Comp. (Siehe 7 Cranch. 539) stützten sich die Kläger als Beweis, daß der Handel verboten war, und die Anwendung simulirter Papiere rechtfertigen konnte, auf den wohlbekannten Handelsgebrauch; der Anwald für die Versicherer behauptete, daß, wenn der Gebrauch sich auf irgend ein Gesetz oder Edict der Spanischen Regierung gründete, so müßte er besiegt werden, denn in diesem Falle würde es nöthig sein, die Existenz des Gesetzes selbst zu beweisen. Das Gericht aber war anderer Meinung, und der Oberrichter Marshall erklärte in dessen Namen: „Der Gebrauch kann durch mündliche Zeugen-Aus-„sage (parol evidence) erwiesen werden, und die Wirkung bleibt die-

„selbe, möge er das Gesetz oder die von der Regierung an ihre Be„amten erlassenen Instructionen zur Grundlage haben.“ Dies hieß mit anderen Worten anerkennen, daß, wo der Handel allgemein als verboten anerkannt ist, es unnöthig sei, dem Versicherer das Vorhandensein und die Bedingungen des Verbotes anzuzeigen. — In dem Rechtsfalle von Galbreath v^s. Gray (Siehe 1 Wash. Ct. Ct. Rep. 219) gab der Richter Washington eine ähnliche Entscheidung ab, und erklärte, wie es in manchen anderen Fällen auch geschehen ist, daß, wo der Handel oder die Reise notorisch illegal sind, kein weiterer Beweis erforderlich ist, um eine vollkommene Kenntniß des Factums bei dem Versicherer voraussetzen oder ihm zumuthen zu dürfen. In England, (siehe den Fall von Lever v^s. Fletcher in Park Vol. 1 p. 506. 8th Edit) in den Vereinigten Staaten, in Frankreich und anderswo fehlt es dieser Ansicht nicht an Belegen. Wir werden übrigens im Verfolg des Werkes, die Wirkungen des Handels-Verbotes wieder aufnehmen.

Die Ausnahme des Versicherers von den Gefahren eines illegalen Handels, muß sich auf die Fälle beschränken, wo das Handels-Verbot aus einer legitimen Autorität herstammt, und wo es durch das eigenmächtige Verfahren des Versicherten oder seiner Agenten verletzt ward. Wenn die Confiscation des Eigenthums nur die That einer willkührlichen Macht, und die Folge eines unerlaubten Handels, nicht die Ursache, sondern der Vorwand zu der Condemnation war, so würde der Versicherte, unter den Bedingungen der allgemeinen Formen der Policen, sicherlich zu einem Schaden-Ersatz berechtigt sein, obgleich selbst in diesem Falle, wenn der Versicherte Kenntniß von der schwebenden Gefahr besessen hatte als er die Versicherung nahm, der Versicherer durch die Verheimlichung entbunden sein würde.

Es ist in England wie in den Vereinigten Staaten, eine bisher unentschiedene Frage geblieben, ob die Ausnahme, deren der Versicherer bei einem unerlaubten Handel genießt, als eine absolute in allen Fällen angesehen werden darf, wo die Gefahr nicht angegeben, oder dem Versicherer nicht bekannt gemacht worden war. Auf dem Europäischen Festlande scheint die Regel allgemein zu herrschen, daß der Versicherer allemal für den Verlust haften muß, wenn abseiten des Versicherten keine Absicht vorhanden war, die Gesetze des fremden Staates zu umgehen, wohin das Eigenthum bestimmt sein mochte, und die Condemnation nicht die Folge irgend eines eigenmächtigen Verfahrens seiner Seits oder von Seiten seiner Agenten war, wie

z. B. wenn das Handelsverbot erst nach angetretener Reise erlassen wäre, und die Güter unmittelbar nach ihrer Ankunft confiscirt würden. In England, ungeachtet aus einer Reihe von Erkenntnissen die Regel geflossen ist, daß die einfache Zurückweisung eines Schiffes bei dem Versuch seiner Einfahrt in seinen Bestimmungshafen, oder in Folge eines Handelsverbot von den allgemeinen Bedingungen der Police nicht umfaßt wird, läßt die allgemeine Sprache der Richter doch einen Zweifel obwalten, ob in dem Falle, wo das Schiff einen fremden Hafen angeht, und das Eigenthum dann in Beschlag genommen und condemnirt wird, die Gefahr nicht zu denen gehört, welche die Police decken sollte, wenn zu der Zeit, wo die Versicherung genommen ward, die Existenz der Gefahr dem Versicherten unbekannt war. In diesem Betreff herrscht unter den Entscheidungen der Amerikanischen Gerichte der größte Widerspruch. Aus denen in New-York abgegebenen Erkenntnissen ergiebt sich die Regel, daß die gewöhnliche Form der Policen die Gefahren eines unerlaubten Handels decke, wenn die Facta, welche die Gefahren ins Leben gerufen haben, dem Versicherten unbekannt waren, als er Versicherung nahm. Aber in dem Staate Massachusetts haben die Erkenntnisse der Gerichte, unter der Sanction der großen Autorität des Richters Story, eine ganz entgegengesetzte Regel festgestellt, und zwar diese, daß die Gefahren einer illegalen Einfahrt oder eines verbotenen Handels im Bestimmungshafen nicht zu denen gehören, welche beim Schluß der Police von den beiden Contrahenten ins Auge gefaßt wurden, wofern nicht zur Zeit als Versicherung genommen ward, das Handelsverbot als ein notorisches Factum, und die Gewißheit vorhanden war, daß dasselbe während des Verlaufs der Reise fortdauern würde. Diesen Erkenntnissen zufolge ist der Versicherer nie gehalten für Verluste zu haften, welche aus einem unerlaubten Handel entstehen, wofern seine Kenntniß der schwebenden Gefahr und seine Einwilligung zu der Uebernahme derselben nicht klar erwiesen werden kann, entweder durch die unzweideutigen Stipulationen der Police, oder durch die Thatsache einer ausdrücklichen Mittheilung, oder in Folge bekannter Handelsgebräuche. In der Begründung des richterlichen Erkenntnisses in dem Rechtsfalle von Andrews v^s Essex F. & M, Ins. Comp. (3 Mason, 6) finden sich nicht weniger als acht verschiedene Fälle genannt, welche der Richter Story analisirt, und die alle in dem obigen Sinne entschieden worden. Jedoch in offenem Widerspruch mit ihnen steht der folgende von Pollock v^s Balcock (6 Mass. 135). Hier war das Schiff, für

eine Reise von den Vereinigten Staaten nach Rio de Janeiro versichert, gezwungen einen anderen Nothhafen aufzusuchen und dort confiscirt worden, und der Anwald für die Versicherer hatte behauptet, daß die bloße Bestimmung des Schiffes nach Rio de Janeiro, selbst ohne alle Absicht dort Handel zu treiben, den damaligen Gesetzen Portugals zuwider sei, und da dies Factum den Versicherern unbekannt war, so könnten sie auch nicht für einen Verlust haften, der aus der Illegalität der Reise entstanden sei. Das Gericht aber bemerkte, daß wenn dieses Portugiesische Gesetz den Versicherern unbekannt war, so wäre es gleichfalls auch den Versicherten so gewesen, und von einer Verheimlichung war hier gar nicht die Rede. „Unter „diesen Umständen“ — setzte es hinzu — „ist der Versicherer für den „stattgefundenen Verlust verantwortlich, da er ohne die Schuld des „Versicherten oder seines Agenten entstanden ist,“ — woraus sich denn folgern läßt, daß wo Illegalität der Reise den Versicherten so wie den Versichern gleich unbekannt ist, da haben die letzteren die Gefahr übernommen. Kein Zweifel hat je darüber obgewaltet, daß durch eine Police in gewöhnlicher Form der Versicherer nicht für Verlüste haften müsse, welche aus dem willkührlichen Verfahren einer kriegführenden Macht entstehen können, wenn zur Zeit der Zeichnung derselben, das feindliche Decret dem Versicherer unbekannt war, und es läßt sich kein solider Grund denken, warum die Gefahr eines unerlaubten Handels nicht auch, und so gut wie andere, durch die allgemeinen Clauseln der Police gedeckt sein sollte, wenn es sich erweisen ließe, daß zur Zeit, wo sie ausgeführt worden ist, das existirende Handelsverbot dem Versicherer unbekannt war, und daß es von ihm oder seinem Agenten nicht absichtlich verletzt worden ist. Wenn der Versicherer nicht Willens ist, außer den bekannten und voraussichtlichen, auch die unvorherzusehenden und möglichen Gefahren eines unerlaubten Handels auf sich zu nehmen, da muß er sich durch eine klare Stipulation in der Police sicher zu stellen suchen, so daß der Versicherte hierüber in keinen Irrthum gerathen kann. Der Leser wird unter denen im ersten Bande Abtheil. II Tit. II S. 447 bis 473 gegebenen Französischen Policen mehrere finden, wo diese exceptionellen Bedingungen eingeführt worden sind. In den Policen der Vereinigten Staaten sind dergleichen Clauseln häufig und schon seit längerer Zeit an der Tagesordnung gewesen, und der Zweck scheint bei solchen Gelegenheiten hauptsächlich der gewesen zu sein, die Versicherer von den Gefahren eines verletzten Handelsverbotes in allen

Fällen freizusprechen, wo dasselbe dem Versicherten zur Zeit des Abschlusses der Assekuranz unbekannt war.

Es bleibt uns jetzt noch einiges über die Fälle zu sagen übrig, in denen die Verschweigung der Gefahr keineswegs die Nullität der Police nach sich zieht, sondern den Versicherer nur von dem Verlust befreit, der aus dem Mangel der erforderlichen Schiffspapiere, oder aus dem Gebrauch falscher oder simulirter Papiere entstehen kann. Ein Schiff muß immer mit den nöthigen, seinen nationalen Character klar erweisenden Papieren versehen sein, und wenn des Mangels oder der fehlerhaften Natur dieser Papiere wegen ein Schiff genommen und condemnirt wird, so ist der Versicherer nicht verantwortlich, wofern nicht eine betreffende Anzeige desfalls gemacht worden, oder die Gefahr durch eine besondere Stipulation in der Police von ihm übernommen worden ist. Diese Regel gilt jedoch nur für eine Assekuranz auf Fracht oder Casco des Schiffes und auf die Güter des Rheders oder Befrachters. Und da eine Vernachläßigung derselben zum Grunde liegt, so ist es klar, daß sie nicht anwendbar auf die Lage des Verladers von Stückgut oder eines Theils der Ladung sein kann, der durchaus kein Interesse in dem Schiffe selbst besitzt. Wenn aber in diesem letzteren Fall der Versicherte wissen sollte, daß das Schiff mit mangelhaften Papieren in See sticht, und daß folglich sein Eigenthum an Bord einer ungewöhnlichen Gefahr ausgesetzt ist, da würde die Unterdrückung oder Verheimlichung dieser Umstände, sollte ein Verlust daraus entstehen, den Versicherten von allem Schaden-Ersatz ausschließen. In dem Rechtsfall von Bell vs Carstairs (14 East 394) giebt Lord Ellenborough eine vollständige Nomenclatur und Analyse der betreffenden Fälle, in denen die Entscheidung auf diesem Grundsatze beruhte. Die Papiere oder Documente, mit denen ein Schiff versehen sein muß, um seinen nationalen Character rechtfertigen zu können, sind alle solche, welche das Völkerrecht, die Gesetze des Landes, dem dasselbe angehört, oder die besonderen Stipulationen bestehender Tractate vorschreiben. Da eine wirkliche Verordnung einer kriegführenden Macht aber den neutralen Staat nicht binden kann, so bedarf es dieser Papiere nicht, um die Police rechtskräftig zu machen; im Gegentheil, wo der Mangel eines solchen Documentes die einzige Ursache der Condemnation wäre, da kann sich der Versicherer keinem Schaden-Ersatz entziehen.

Mit dem Mangel der erforderlichen Schiffspapiere steht der Gebrauch falscher oder simulirter Papiere, um den wahren Character,

das Eigenthumsrecht oder die Bestimmung des versicherten Eigenthums oder andere Umstände, welche dasselbe der Gefahr der Nehmung und Confiscation aussetzen, der Kenntniß des Feindes zu entziehen, in einer und derselben Klasse. Wo der Gebrauch dieser falschen Papiere von dem Versicherer nicht erlaubt worden ist, oder wo seine Einwilligung zu der Uebernahme der Gefahr, sich aus bekanntem Handelsgebrauch oder anderen Umständen nicht schließen läßt, da ist er für keinen Verlust verantwortlich, den die simulirten Papiere veranlaßt oder befördert haben können. Die Gefahr gehört in solchen Fällen immer zu den Ausnahmen, selbst wenn sie nicht durch eine besondere Garantie oder Anzeige in der Police dazu gemacht worden ist, und der Verlust wird immer als die Folge einer unrechtmäßigen Handlung des Versicherten angesehen, wofür der Versicherer unter den gewöhnlichen Bedingungen der Police nicht verantwortlich gemacht werden kann. Es giebt auch Fälle, wo die versicherten Güter sich in einer ganz unschuldigen und gesetzlichen Lage befinden, und ihr Character durch das Connossement und andere Papiere vollkommen gerechtfertigt ist, und wo sie dennoch der Confiscation ausgesetzt sind, weil der Versicherte oder sein Agent es versucht haben, andere, am Bord desselben Schiffes befindliche und anderen Personen zugehörige, ungesetzmäßige Güter durch simulirte Papiere zu decken. Ist in der Police das Eigenthum als neutrales garantirt worden, und gehören die so gedeckten Güter den Unterthanen einer kriegführenden Macht, so ist die Versicherung präjudicirt, weil die gegebene Garantie gebrochen worden ist, und wenn sie auch nicht stattgefunden hätte, da aus dieser Sachlage eine Gefahr entsteht, an die der Versicherer nicht gedacht haben kann, so ist er alles Schaden-Ersatzes überhoben,

Aus einigen im Gerichtshofe der „King's Bench“ entschiedenen Fällen, möchte man schließen dürfen, daß eine ausdrückliche Erlaubniß des Versicherers erforderlich ist, um den Gebrauch simulirter Papiere rechtfertigen zu können, und daß eine einfache, dem Versicherer gemachte Anzeige der Absicht dieselben gebrauchen zu wollen, nicht hinreicht, um ihn für die daraus entstehende Gefahr verantwortlich machen zu können. Als allgemeine Regel hat es jedoch sich aus manchen Fällen der Englischen Gerichtshöfe und aus zahllosen Erkenntnissen der Gerichte in den Vereinigten Staaten feststellen lassen, daß wo der Gebrauch falscher Papiere, in dem Handel oder den Reisen, auf die sich die Police bezieht, ein notorischer und allgemeiner ist, und durch die eigenthümliche Natur der Reise ein unvermeidlicher wird, eine voll-

kommene Kenntniß des Factums bei dem Versicherer und seine Einwilligung zu der Uebernahme der Gefahr vorausgesetzt werden darf, woraus es sich denn auch ergiebt, daß der Versicherer nicht minder verantwortlich wird, wenn dasselbe durch eine ausdrückliche und directe Anzeige auf der Police zur Zeit ihrer Ausfertigung, erwiesen werden kann. Wenn der Versicherer dieselbe mit vollkommener Kenntniß aller Thatumstände zeichnet, so kann seine Einwilligung zu der Uebernahme der Gefahr, in dem einen Falle so gut als in dem anderen rechtmäßigerweise vorausgesetzt werden.

Wenn für einen Verlust, der aus einer Confiscation wegen des Gebrauchs simulirter Papiere entsteht, Ersatz gefordert wird, so steht dem Versicherer dieselbe Ausrede, deren er sich in dem Falle eines Verlustes wegen Mangel an den gehörigen Schiffspapieren bedienen würde, gegen Jedermann offen, der den Gebrauch derselben authorisirt hatte, oder dem der beabsichtigte Gebrauch derselben zur Zeit der Zeichnung der Police bekannt war. Diese Ausrede läßt sich folglich, nach Maßgabe der Umstände, bei einer Versicherung auf Casco oder auf die Fracht, auf eine Ladung sowohl, als auf gesetzliche oder verbotene, oder auf Contreband-Güter anwenden.

Eine gemeinschaftliche Aehnlichkeit findet unter den verschiedenen, bisher untersuchten Fällen statt — diese nämlich, daß, in ihnen allen, der Verlust der aus der Verheimlichung der Gefahr entsteht, ein Verlust durch Confiscation ist, und daß, wenn dieser sich ereignet, das Factum, das den Versicherer seiner Verbindlichkeit entbindet, an das Tageslicht tritt, woher sie denn auch alle nach derselben Regel beurtheilt werden müssen. Aus einigen der Amerikanischen Erkenntnisse, welche auf den Transport feindlichen Eigenthums und auf die Verletzung der Decrete kriegführender Mächte Bezug haben, möchte man zu schließen geneigt sein, daß jede Verheimlichung der betreffenden Gefahren, die ganze Versicherung ungültig macht und die Police aufhebt. Dies ist aber keineswegs der Fall; denn bei genauer Untersuchung derselben wird es sich ergeben, daß der Verlust aus der Condemnation des Eigenthums in Folge der verheimlichten Gefahr entstanden ist, und daß die Frage, ob der Versicherer für einen Verlust zu haften haben würde, der aus einer ganz anderen Gefahr geflossen wäre, gar nicht zur Sprache gekommen ist. Man muß also die Begründungen der Urtheile der Gerichte in jedem einzelnen Falle, nach Maßgabe seiner besonderen Umstände, in die Hand nehmen, und es wird sich daraus ergeben, daß nichts weiter darunter gemeint worden

ist, als daß die Police nur in so weit ungültig werden mußte, als sie den Versicherer von dem Ersatz des besonderen Verlustes freisprach. Wenn also der Verlust aus dem Transport von Contrebande Waaren, oder aus einem unerlaubten Handel, oder aus dem Mangel der nothwendigen oder dem Gebrauch simulirter Papiere entspringt, so steht auch die Regel fest, daß eine Verheimlichung den Versicherer zu einer Ausnahme von der Gefahr berechtigt, und ohne auf seine allgemeine Verbindlichkeit einzuwirken, ihre Wirkung auf den besonders daraus entstehenden Verlust beschränkt und nicht weiter ausgedehnt werden kann.

C. Vom Beweise der Verheimlichung.

Wo die Richtigkeit einer gemachten Anzeige Verdacht erregt, oder geleugnet wird, da hat es, wenn sie wirklich stattgefunden hat, selten Schwierigkeit mit dem Beweise ihrer Unrichtigkeit. Wenn die Anzeige auf die Police selbst eingeschrieben ist, oder wenn in Ermangelung dieser Formalität, der Assekuranz-Makler eine genaue Abschrift davon in seine Bücher eingetragen hat, wie dies in den meisten Ländern gesetzlich vorgeschrieben ist, und in allen Fällen seine Pflicht erheischt, so kommt es nur darauf an, die Wahrheit der angegebenen Thatsache zu beweisen oder zu widerlegen. Versicherte wie Versicherer stehen hier auf gleichem Boden und besitzen gleiche Mittel, ein den Umständen entsprechendes Resultat zu erzielen. Aber den Versicherten einer Verheimlichung zu überführen, und zu beweisen, daß die Umstände, deren Verheimlichung der Versicherer ihm zur Last legt, demselben bekannt gewesen sind, das ist in der Regel mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft, denn die Beweismittel können nur selten in einzelnen Thatsachen gesucht werden, sondern ergeben sich vielmehr aus ihrem Zusammenklange mit äußerlichen Umständen, welche der analytische Verstand und die logische Einsicht des Versicherers entdecken, an das Licht rufen, und bis zur vollen Ueberzeugung des Richters einleuchtend machen muß.

In beiden der genannten Fälle kommt es, wie wir gesehen haben werden, zuerst darauf an, in wie fern die irrige Angabe, oder fälschlich gemachte Darstellung, oder die verheimlichte Thatsache durch ihren

wesentlichen Einfluß auf die Uebernahme der Gefahr, oder auf die Prämie die erforderliche Wichtigkeit erlangt habe. Hier, beim ersten Schritt, stößt man schon auf eine Schwierigkeit, die, wenn darüber eine Meinungs-Verschiedenheit zwischen Versicherern und Versicherten stattfinden sollte, wie das zu erwarten steht, nicht anders als durch die Entscheidung der Gerichte, in England und in den Vereinigten Staaten aber lediglich durch den Ausspruch der Juries aus dem Wege geräumt werden kann. Von den Gerichten selbst läßt sich aber gar selten, und von den Juries auch nicht allemal erwarten, daß ihre Kenntniß von dem Assekuranzfache so ausgedehnt und allumfassend sei, daß sie ihr Urtheil aus eigener Sachkunde schöpfen könnten. Daher wird es zweckmäßig sein erfahrene Assekuradeurs zu befragen, nicht was ihre eigene Ansicht von dem streitigen Falle ist, sondern was nach ihrer besten Ueberzeugung die allgemeine Meinung der Sachkundigen und erfahrensten Männer ihres Faches über das Wesentliche der entstellten oder verschwiegenen Thatsache sein würde. Wie wir bereits oben (S. 35) bemerkt haben, sind die Ansichten der ersten Englischen und Amerikanischen Autoritäten über die Zulässigkeit der Aussage solcher herbeigerufenen Zeugen getheilt. In England haben sich Lord Mansfield, Sir Vicary Gibbs und Lord Denman sämmtlich dagegen, Lord Kenyon, der Richter Holroyd, Lord Tenterden und der Oberrichter Tindal dafür ausgesprochen; und den letzteren haben sich auch alle Amerikanischen Autoritäten, namentlich der Kanzler Kent, der Richter Story und Duer angeschlossen, und zwar aus dem sehr stichhaltigen Grunde, daß in allen, Künste und Wissenschaften betreffenden Fragen, die Meinungen der Sachkundigen unabänderlich zu Rathe gezogen würden, und daß weder Richter noch Juries eine richtige Entscheidung würden abgeben können, wenn das Zeugniß erfahrener Fachmänner ihnen nicht vorangginge und den Mangel persönlicher Erfahrung und Kenntnisse ersetzte. Das Wesentliche einer Verheimlichung besteht, wie Duer sagt, in ihrem wahrscheinlichen Einfluß auf das Urtheil des Versicherers, und der Leitfaden zur genauen Bestimmung der Wirkung eines solchen Einflusses läßt sich nur in dem vereinten Ausspruch mehrerer competenter und praktisch erfahrener Versicherer entdecken.

Die nächste wichtige Frage ist die: welchem von beiden, dem Kläger oder dem Beklagten, liegt der onus probandi, d. i. der Beweis der unterdrückten oder der erfolgten Mittheilung einer wesentlichen Thatsache ob?

In dem folgenden Falle der Englischen Rechtspflege war es der Kläger, der den Vorwurf einer Verheimlichung von sich abzuweisen hatte, und auf den die Beweislast der erfolgten Mittheilung der wesentlichen Thatsache fiel.

Es war Versicherung auf ein Schiff für die Reise von Sevilla nach London genommen worden. Das Schiff hatte einige Zeit im Hafen von Sevilla gelegen, und am 11 Januar hatte der Capitain einen Wechsel auf seine Rheder für Schiffs-Auslagen abgegeben, der am 17 Januar von Sevilla abgesandt ward und am 31 Januar in London ankam. Die Assekuranz war am 21 Februar genommen worden, und nach der durchschnittlichen Dauer der Reisen von Sevilla nach London, konnte das Schiff in dem Augenblicke als ein verspätetes oder rückständiges angesehen werden. Als es nach dem Verluste des Schiffes zum Proceß kam, weigerten die Versicherer sich den Schaden zu ersetzen, weil man ihnen den Tag, an dem der Wechsel gezogen, und den Tag, an welchem derselbe in London angekommen war, verschwiegen, und ihnen dadurch die Mittel geraubt hatte, zu beurtheilen, ob das Schiff rückständig war oder nicht. Denn in der Regel erfolgt die Abrechnung mit dem Capitain und die sich aus derselben ergebende Veranlassung zu dem Wechsel kurz vor der Abreise des Schiffes, zu welcher dann das Datum des Wechsels ein richtiger Fingerzeig sein kann. Die vorgebrachten Zeugnisse bewiesen, daß alle den Wechsel betreffende Umstände richtig und dem Versicherten vor Ausführung der Versicherung vollkommen bekannt, von ihm aber nicht angezeigt worden waren. Die Jury schien geneigt, sich zu Gunsten der Beklagten auszusprechen, und erklärte, daß das Datum der Zeichnung des Wechsels allerdings ein wesentlicher Umstand sei, den die Beklagten hätten kennen sollen, daß aber kein Beweis vorläge, aus dem sie urtheilen könnte, ob dies Factum dem Versicherer mitgetheilt werden sei, oder nicht. Das Gericht gab zu erkennen, daß vorläufig die Entscheidung zu Gunsten des Klägers ausfallen müsse, da aber aus dem Ausspruch der Jury nicht klar zu ersehen sei, was man darunter verstanden habe, so müsse die ganze Prozedur noch einmal durchgegangen werden und ein zweiter Proceß stattfinden.

In Betreff der Frage, wem die Beweislast obliege, war die Mehrheit der Richter der Ansicht, daß die Beklagten wenigstens etwas, in der Form eines Beweises der nichterfolgten Mittheilung der Thatsache vorbringen müßten, welche die Jury für so wesentlich anerkannt hatte.

In Betreff der Natur des Beweises, war das Gericht der Ansicht, daß ein sehr magerer Beweis (slender evidence) der nicht gemachten Mittheilung der wesentlichen Thatsache, alles sei, was in solchen Fällen von dem Beklagten gefordert werden könne. Da es sich nun in dem vorliegenden Falle ergab, daß der Makler selbst nichts von dem ausgestellten Wechsel wußte, da man überdies unmöglich glauben könnte, daß der Versicherer überhaupt die Gefahr übernommen haben würde, hätte er gewußt, (wie er dies aus dem Datum des Wechsels hätte wissen müssen,) daß das Schiff als ein verspätetes angesehen werden mußte, als man ihm die Versicherung vorgeschlagen hatte, so war das Gericht der Ansicht, daß aus allen diesen Umständen mit gutem Rechte zu schließen sei, der Vorgang mit dem Wechsel sei nicht mitgetheilt worden, und demnach müsse die Beweislast, daß diese Mittheilung wirklich gemacht worden, auf dem Versicherten ruhen. (Siehe den Fall von Elkin, 13 Mees. & Wels. 655.)

Das Resultat dieses Rechtsfalles führte in einem folgenden, dem von Robertson vs. Marjoribanks (siehe 2 Stark 505) zu einer noch bestimmteren Entscheidung, welche als Regel für die Folge angenommen ward, dieser nämlich: Sobald die Jury sich für vollkommen überzeugt hält, daß der Versicherte, vor erfolgter Zeichnung der Police, Kenntniß von gewissen Umständen besessen habe, die, wären sie dem Versicherer angezeigt worden, ihn veranlaßt haben würden, die Gefahr entweder gar nicht, oder nur zu einer höheren Prämie als die bedungene zu übernehmen, so darf die Präsumtion stattfinden, daß diese Umstände dem Versicherer nicht angezeigt worden sind, und es bedarf dann außerdem keines directen negativen Beweises, um darzuthun, daß keine Mittheilung gemacht worden sei; aber die Beweislast, daß die Präsumtion der unterlassenen Mittheilung zurückgewiesen werden müsse, und nicht zulässig sein könne, ruht dann auf dem Kläger, der sie nur durch den directen, unzweifelhaften Beweis, daß die fragliche Thatsache wirklich anzeigt worden ist, vernichten kann. Wenn aber andererseits — und so spricht das Gesetz in den Vereinigten Staaten, — die dem Versicherten bekannten Umstände nicht wesentlicher Natur sind, und seiner Meinung gemäß, ihm die Pflicht der Mittheilung nicht auferlegen, so fällt die Bürde des Beweises vom Gegentheil auf den Versicherer, weil in einem solchen Falle, aus der Natur der Sache selbst keine Präsumtion sich rechtfertigen läßt, daß die Versicherung nie zu den stipulirten Bedingungen ausgeführt wor-

den wäre, wenn man dieſe Umſtände durch zweckmäßige Mittheilung erfahren hätte.

In den Vereinigten Staaten iſt es, nach einem Ausſpruch des oberſten Gerichtshofs in Maſſachuſetts (Supreme Court of Massachusetts) Regel geworden, daß der Verſicherer nicht allein den Beweis der weſentlichen Natur des verheimlichten Umſtandes, ſondern auch den negativen Beweis zu führen habe, daß er nicht angezeigt worden iſt. (Siehe Fiske v. New Engl. Ins. Comp. 15 Pocker Rep. 316. 317.) In New-York im Gegentheil ruht der onus probandi auf dem Kläger. (Livingston v. Delafield, 3 Caines, 49.)

Die von Duer bei dieſer Gelegenheit vorgeſchlagene Regel ſcheint einer Einwendung kaum zugänglich zu ſein. Der Verſicherer, um die Behauptung einer unterlaſſenen Anzeige vollkommen rechtfertigen zu können, bedarf ſeines Erachtens weiter nichts, als des Beweiſes, erſtlich, daß die verheimlichten Thatſachen dem Verſicherten vor Abſchluß der Police bekannt, zweitens, daß dieſelben der Art waren, daß man auf rationelle Weiſe daraus folgern konnte, der Verſicherer würde die Gefahr immer zu den Bedingungen übernommen haben, welche die Police enthält. Dies, vermeint er, begründe die Präſumtion eines verheimlichten Factums auf eine genügende, zum mindeſten auf eine hinlängliche Weiſe, um dem Verſicherten die Bürde des directen Beweiſes der wirklich erfolgten Mittheilung auferlegen zu können. Und wenn dieſes ſich ſo bewähren ſollte, ſo ließe ſich daraus ſchließen — bemerkt Arnould — daß ein directer Beweis der unterlaſſenen Anzeige eines weſentlichen Factums, das dem Verſicherten vor dem Abſchluß der Police bekannt war, nicht gefordert werden könne.

Nach Franzöſiſchen Geſetzen fällt die Bürde des Beweiſes eines Betrugs oder einer Verheimlichung demjenigen zur Laſt, der ſich darüber zu beſchweren hat, i. e. dem Verſicherer, und zur Anwendung dieſer Regel iſt es nicht nöthig, daß er die böswillige Abſicht beweiſe, die Thatſache ſelbſt des dolus re ipsa, genügt. (Siehe Boulay-Paty, Droit Mar. et Comm. Vol. III p. 510.) Hiemit ſind jedoch mehrere Rechtsgelehrte nicht einverſtanden, ſondern beſtehen darauf, daß wenn der Verſicherte eine Anzeige gemacht hat, deren Unrichtigkeit behauptet wird, ſo liegt ihm die Pflicht ob, den Beweis ihrer Wahrheit zu führen. Wird ihm ein Verſchweigen oder ein Verhehlen zur Laſt gelegt, ſo gebührt es dem Verſicherer, den Beweis der Thatſache, wenn ſie geleugnet wird, zu führen, der Verſicherte aber, der den

Contract erfüllt zu haben glaubt, hat dagegen den Beweis zu liefern, daß er die Anzeige wirklich gemacht habe. Dies unter anderm ist auch die Ansicht des Dr. Pöhls, siehe den zweiten Band seines Assekuranz-Rechtes S. 570.

In Hamburg ist dem Versicherten das Recht vorbehalten, sich von einem auf ihn fallenden Verdacht durch den Eid zu reinigen.

Da unter den Verheimlichungen, welche sich beide Betheiligte an einem Assekuranz-Contracte zu Schulden kommen lassen können, auf Seiten des Versicherten die Nachricht eines stattgefundenen Unglücksfalles, und auf Seiten des Versicherers die Nachricht der glücklich erfolgten Ankunft, in beiden Fällen vor Nehmung der Versicherung den ersten Rang einnehmen, so haben manche Assekuranz-Ordnungen, um der Schwierigkeit des Beweises wenigstens in diesem Falle vorzubeugen, besonders vorgeschrieben, daß eine Nachricht als bekannt angesehen werden solle, wenn von dem Augenblicke, in dem die Begebenheit sich ereignet hat, bis zu dem der Ausführung der Versicherung eine gewisse, von den verschiedenen Gesetzen, verschieden bestimmte Zeit verflossen ist. Diese gesetzliche Vermuthung (praesumtio juris et de jure) schließt allen Gegenbeweis aus. Daraus aber, daß zwischen dem Ereigniß und der Ausführung der Versicherung die von den Gesetzen vorgeschriebene Zeit noch nicht verflossen ist, folgt die Gültigkeit der Versicherung nicht, wenn die Nachricht wirklich früher angelangt war; vielmehr wird der Versicherer mit anderweitigen Beweisen, daß das Unglück dem Versicherten bekannt war, zugelassen.

Der Französische „Code de Commerce“ in seinem Art. 365 sagt: „Eine jede Versicherung, welche nach dem Verluste oder nach „der glücklichen Ankunft der versicherten Gegenstände geschlossen wor„den, ist null und nichtig, wenn die Vermuthung da ist, daß vor „Zeichnung der Police der Versicherte von dem Verlust, oder der „Versicherer von der Ankunft derselben hat unterrichtet sein können.“ Und der 366ste enthält folgendes: „Die gesetzliche Vermuthung exi„stirt, wenn ohne Präjudiz anderweitiger Beweise, es sich herausstellt, „daß drei Viertel eines Myriameters (anderthalb Lieues) auf jede „Stunde gerechnet, die Nachricht des Verlustes oder der Ankunft des „Schiffes, vom dem Orte, wo der eine oder die andere stattgefunden „hat, oder von dem Orte, wohin sie zuerst angelangt ist, dieselbe „nach dem Orte, wo die Versicherung geschehen, hat gebracht werden „können, ehe die Zeichnung des Contractes stattgefunden.“ Ferner

sagt der Art. 367: „Wenn jedoch Versicherung auf gute oder böse „Nachricht (bonnes ou mauvaises nouvelles) genommen worden ist, „so wird diese gesetzliche Vermuthung nicht zugelassen. Die Ungül„tigkeit des Contractes findet nur dann statt, wenn der Beweis ge„liefert werden kann, daß der Versicherte Kenntniß von dem Verluste, „oder der Versicherer von der Ankunft, vor Zeichnung der Police ge„habt haben kann.“ Endlich sagt der Art. 368: „Wenn der Ver„sicherte überwiesen wird, so zahlt er dem Versicherer eine doppelte „Prämie; ist es aber der Versicherer, der überführt wird, so bezahlt „dieser dem Versicherten die zwiefache Summe der bedungenen Prä„mie. Derjenige, gegen den der Beweis geltend gemacht werden „kann, wird vor dem Correctionellen Gerichtshof belangt.“

Boulay-Paty bemerkt in seinem dritten Bande p. 526, daß die in die Police eingeführte Clausel: „auf gute und böse Nachricht“ keineswegs eine stattgefundene Verheimlichung decke.

Der Sardinische „Code de Commerce“ führt unter den Nummern 395, 396, 397 und 398 vier mit den oben angeführten 365, 366, 367 und 368 des Französischen Handelsgesetzbuches ganz gleichlautende Artikel an.

Das Spanische Handelsgesetzbuch enthält über diesen Gegenstand folgende vier Artikel: No. 893. „Jede Versicherung soll un„gültig sein, die nach Ankunft der versicherten Sachen im Bestim„mungsplatze, so wie die, welche nach dem Tage, an dem der Ver„lust sich zugetragen, geschlossen wird, in so fern man gesetzlich ver„muthen kann, daß der bei dem Ereigniß Betheiligte Kenntniß davon „gehabt, ehe er den Contract geschlossen hat.“

Art. 894. „Diese Vermuthung ist, anderen Beweisen unbe„schadet, vorhanden, wenn seit der Zeit, wo die Ankunft oder der „Verlust sich zugetragen, bis zu dem Tage, wo der Contract datirt „worden, so viel Stunden verflossen sind, wie die Entfernung nach „gesetzlichen Stunden Weges (Leguas) Spanischer Maße auf dem „kürzesten Wege von der Stelle beträgt, wo die Ankunft oder der „Verlust stattgefunden bis zu dem Orte, wo die Versicherung ge„schlossen worden.“

Art. 895. „Enthält die Versicherung die Clausel, daß sie auf „gute oder schlechte Nachrichten geschlossen wird: so ist die im „vorhergehenden Artikel erwähnte Vermuthung nicht zulässig, und es „besteht die Versicherung, wenn nicht vollständig erwiesen wird, daß „dem Versicherten der Verlust des Schiffes, oder dem Versicherer die

„Ankunft desselben vor erfolgter Unterschrift des Contractes bekannt „war.“

Art. 896. „Der Versicherer, welcher eine Versicherung giebt, „obgleich er Kenntniß von der Ankunft der versicherten Gegenstände „hat, verliert sein Recht an die Versicherungsprämie, und ist um den „fünften Theil der versicherten Summe zu strafen. — Der eine sowohl „wie der andere sind außerdem, wenn Grund dazu vorhanden, nach „den Verfügungen des Criminal-Rechtes über Betrügereien zu strafen.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ weicht wie gewöhnlich von diesen, mehr oder weniger auf die Handelsbücher anderer Nationen übertragenen Bedingungen des Französischen „Code de Commerce“ wesentlich ab, und enthält folgende Stipulationen:

Art. 269. „Eine jede Versicherung irgend eines Interesses wird „null und nichtig, sobald der betreffende Schaden zu der Zeit der Un„terschrift des Contractes existirte, wenn der mit oder ohne Antrag „handelnde Versicherte, von den vorgefallenen Schäden oder Unglücks„fällen Kenntniß gehabt hätte.“

Art. 270. „Die gesetzliche Vermuthung dieser Kenntniß existirt, „wenn der Richter — (wie man bemerken wird in Ermanglung der „Jury) — erklärt, daß seit dem vorgefallenen Schaden ein hinläng„licher Zeitraum verstrichen ist, um gehörige Kenntniß davon zu er„langen. Ist er hierüber in Zweifel, so kann der Richter von dem „Versicherten, oder seinem Agenten, oder Mandatarius verlangen, daß „der Umstand ihrer Unkenntniß des vorgefallenen Schadens oder Ver„lustes zur Zeit des Assekuranz-Contractes, eidlich erhärtet werde. „Wenn ein Theil den Eid auf den andern zu übertragen wünscht, so „kann dies jedenfalls nur auf Befehl des Richters stattfinden.“

Ueberzeugt von der Unzulänglichkeit der in dem Französischen, in dem Sardinischen und dem Spanischen Handelsgesetzbuche gegebenen Vorschriften in Betreff der gesetzlichen Vermuthungen, haben die Verfasser des Holländischen, wie man bemerken wird, die einzige richtige Maßregel bestimmt, welche unter den bewandten Umständen als praktisch gelten konnte. Den Gerichten ist es heimgestellt, über die Zeit zu entscheiden, von der es sich gesetzlich voraussetzen läßt, daß man am Orte der Versicherung die Kenntniß des verunglückten Gegenstandes, oder seiner Ankunft gehabt haben müsse, und eine Bestimmung nach der Stunde, wie sie in den genannten Gesetzbüchern zu finden ist, fällt heut zu Tage besonders ins Lächerliche, wenn man die durch Dampfschifffahrt, Eisenbahnen und elektrische Telegraphen vermehrten

und erleichternden Communicationsmittel ins Auge fassen will. Auch haben in neuerer Zeit die Versicherer in den meisten Orten auf die Clauseln des Französischen „Code de Commerce“ No. 365 und 366 verzichtet, namentlich ist dies durch den Artikel 30 der Pariser und Bordeauxer Police, den Art. 23 der Police von Marseille, den Art. 26 der Police von Havre, und den Art. 28 der Police von Rouen geschehen. Man bedient sich an deren Statt der Clausel: „auf gute „oder böse Nachrichten,“ wo diese präsumtive Kenntniß von dem Verluste, oder von der Ankunft des versicherten Gegenstandes vor Zeichnung der Police, directer Beweise bedarf, um derselben ihre Gültigkeit rauben zu können. — In den Formularen der Englischen Policen befindet sich, wie man zu bemerken mehrmalige Gelegenheit gehabt hat, eine analoge Clausel —: „lost or not lost“ unabänderlich in jeder Police.

Die Schwedische Assekuranz-Ordnung läßt gleichfalls die nach dem Unglücksfalle ausgerichtete Versicherung bestehen, wenn der Versicherte, oder dessen Commissionair mit hinlänglichen Beweisen, oder eidlich darthun kann, daß er zu der Zeit der Versicherung von dem Unglück nicht die geringste Nachricht gehabt habe, wie dies aus den oben S. 152 angeführten Gesetzstellen erhellt.

Auch die Dänischen (Kopenhagner) Assekuranz-Artikel (5 und 6) erklären die nach dem Unglücksfalle geschlossenen Assekuranzen nur dann für ungültig, wenn der Versicherte überführt wird, die Nachricht davon gehabt zu haben, oder wenn er nicht das Gegentheil durch einen Eid darthun kann. Bei Versicherungen nach oder von entfernten Plätzen, sollen die letzten Nachrichten getreulich angezeigt, und die Worte: „auf „alle guten oder schlimmen Nachrichten“ in die Police eingeführt werden, ohne welche Clausel der Schaden nicht bezahlt wird, der sich vor dem Datum der Police zugetragen haben könnte.

Der Reinigungs-Eid, der von dem Versicherten gefordert wird, um die Schuld einer Verheimlichung von sich abwälzen zu können, ist jedoch weder ein untrügliches, noch überhaupt ein Mittel das in allen Fällen angewendet werden kann; denn wenn derjenige, der das erste Verbrechen einer willkührlichen, groben Verheimlichung bereits begangen hat, seinen Zweck durch einen Meineid erreichen kann, so wird er selten anstehen, auch dies zweite zu begehen, um seiner Sache sicher zu sein. Daher ist auch eine hohe, fast bis zur Gewißheit sich erhebende Wahrscheinlichkeit einer absichtlichen Verheimlichung, welche aus dem Zusammentreffen mehrerer indirecten Beweise, von den Eng-

ländern „circumstantial evidence“ genannt — dargethan werden kann, ein viel unfehlbareres Mittel zur Erreichung der Wahrheit, wo der directe Beweis dem Betheiligten entgeht, als ein Eid. Park (Siehe Vol. I chap. X p. 451 8th Edit) hat sehr richtig bemerkt, daß ein solcher aus den Umständen der Sache hergenommener Beweis, sehr oft den Vorzug vor einem positiven und direeten Beweise durch Zeugenaussage verdient und größere Ueberzeugung gewährt, zumal wenn Zeugenaussagen nicht durch Umstände bestätigt werden. Bei positiven Behauptungen ist Irrthum oder Meineid der Zeugen möglich; hingegen erfordert die Erfindung einer langen Ketten-Reihe gut zusammenhängender erdachter Umstände, ein selten anzutreffendes Combinations-Vermögen und eine Uebereinstimmung in den Aussagen der dabei gebrauchten Personen, wovon man in den Gerichten wenig Beispiele antrifft. Die Widerlegung falscher Beweise, die aus den Umständen der Sache hergenommen werden, durch Zeugenaussage wird daher leichter als die Widerlegung einer positiven, directen Behauptung einer Thatsache, welche auf die Kenntniß eines Individuums beruht, und durch Vermuthungen oder Voraussetzungen nicht beantwortet werden kann. In den meisten Fällen bleibt auch dem Versicherer kein anderes Mittel übrig, die geschehene Verheimlichung zu entdecken, als eine sorgfältige Vergleichung aller Umstände. Um diese gehörig anstellen zu können, muß er Zeugen zu allen erforderlichen Dokumenten haben, und der Versicherte darf ihm, ohne den Verdacht eines Betruges auf sich laden zu wollen, denselben auch nicht verweigern. Sollten diese Documente Dinge enthalten, welche der Versicherte geheim zu halten Ursache hat, und welche die Versicherung nicht betreffen, so können sie auf Befehl des Gerichtes einem Richter, oder einem andern ehrenwerthen und glaubwürdige Manne zur Durchsicht und Berichterstattung vorgelegt werden.

Zweites Kapitel.

Die ſtillſchweigenden Verbindlichkeiten des Verſicherten.

Die Handelsgeſetzbücher aller Nationen, zumal diejenigen, welche Nachbildungen des Franzöſiſchen „Code de Commerce“ ſind, und alle Aſſekuranz-Ordnungen enthalten eine mehr oder minder genaue Bezeichnung der Pflichten des Verſicherten, unter denen, die Pflicht der genauen Anzeige aller die Verſicherung betreffenden weſentlichen Umſtände und Thatſachen, eine der erſten Stellen einnimmt. Deswegen haben wir auch der Beleuchtung derſelben das erſte Kapitel dieſes Abſchnitts gewidmet. Es giebt ferner in Betreff des Verhaltens des Verſicherten in Unglücksfällen bei Schiffbruch und Havarien, der Pflichten und Vorſchriften mehrere, deren Verſchiedenheit in der vierten Abtheilung dieſes Werkes, welche ausſchließlich der Erörterung der Havarien und Schäden vorbehalten iſt, ihren Platz finden wird. Endlich giebt es gewiſſe Verbindlichkeiten und Pflichten des Verſicherten, über welche die Policen und Aſſekuranz-Ordnungen ſchweigen, deren Vernachläſſigung aber dennoch einen gebietenden Einfluß auf die Verſicherung ausübt, und die eben daher eine beſondere Unterſuchung verdienen. Dieſe ſind die ſtillſchweigenden Verbindlichkeiten, die wir bereits im erſten Bande, Abtheil. II Titel 1 dieſes Werkes angedeutet und damals nur theilweiſe beſprochen haben.

Wir finden eine analoge Bezeichnung derſelben, in dem in der Engliſchen Aſſekuranz-Praxis vorkommenden Ausdrucke: „implied warranties.“ Darunter, ſagt Phillips (Siehe Vol. I chap. VIII p. 305) wird verſtanden, daß durch die einfache Thatſache der geſchloſſenen Aſſekuranz der Verſicherer das Recht erlangt, gewiſſe mit der verſicherten Gefahr verknüpfte, wenn auch nicht beſonders bezeichnete Facta für wahr anzunehmen, oder auf die Erfüllung der daraus ent-

stehenden Verbindlichkeit des Versicherten rechnen zu dürfen. Der Unterschied zwischen einer solchen stillschweigenden Verbindlichkeit und einer, der Police einverleibten Anzeige, besteht hauptsächlich darin, daß die letztere ausdrücklich specificirt, und entweder schriftlich oder mündlich gemacht werden muß, dagegen die andere selbstverständlich, nichts als das bloße Factum der geschlossenen Assekuranz erheischt. Das einfache Vorzeigen der Police reicht in dem einen Falle vollkommen als Beweis der bestehenden stillschweigenden Verbindlichkeit des Versicherers hin, dagegen eine Anzeige oder eine Verheimlichung, wie wir gesehen haben, andere Beweise erforderlich macht.

Daß unter diesen stillschweigenden Verbindlichkeiten die Bezahlung der Prämie allen übrigen vorangeht, bedarf kaum einer Erwähnung.

Gesetzliche Gebräuche in Betreff der Bezahlung der Prämie, sind, wie wir ersehen haben nicht überall dieselben, z. B. in England, in Portugal, in Holland u. s. w. Auch in Frankreich herrschen in dessen Häfen verschiedenartige Gebräuche, aber keine ausdrückliche gesetzliche Stipulationen. Doch enthält der „Code de Commerce“ in seinem Art. 191 eine gesetzliche Bestimmung, wodurch die, für eine Versicherung auf Casco, Kiel, Takelwerk u. s. w. schuldige Prämie, unter den Forderungen an das Schiff, den zehnten Rang einnimmt.

Ueber die stillschweigende Verbindlichkeit des Schiffers, Namens des Versicherten, die übernommene Reise auf dem kürzesten und üblichsten Wege zu vollziehen, haben wir uns ebenfalls im ersten Bande dieses Werkes, Abth. II Tit. III Kap. 5 S. 708 u. s. f. vollkommen ausgesprochen. Doch über die einverstandene Seetüchtigkeit zur bestimmten Reise, in deren Betreff in den meisten Policen oder Assekuranz-Ordnungen, mit Ausnahme der Preußischen und des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ keine Silbe zu finden ist, dürfen wir das im ersten Bande Abtheil. II Tit. I S. 397 kurz Gesagte, nicht ohne bedeutende Zusätze und Ergänzungen lassen.

Man versteht unter dem Worte: Seetüchtigkeit, den Zustand eines Schiffes, der in Hinsicht der Reparaturen, der Ausrüstung, der Bemannung, so wie in jeder anderen, dasselbe zur Zeit seines Absegelns in den Stand setzt, den gewöhnlichen Gefahren der See entgegen zu gehen. Dieser Zustand, der uns für die Sicherheit des Schiffes und folglich auch seiner Mannschaft bürgen muß, und der in England und in den Vereinigten Staaten unter dem Namen „warranty“ dem Rheder als eine nothwendige und unvermeidliche Verbind-

lichkeit auferlegt ist, geht, dem Ausspruch der Gerichte gemäß, wie billig, einer jeden Verantwortlichkeit des Versicherers für die möglichen Gefahren der See voran, und dieser haftet folglich für Nichts, wofern diese vorläufige Bedingung nicht zuvörderst erfüllt ist.

Die Preußische Assekuranz-Ordnung (Abschnitt XIII des Allgem. Preußischen Landrechtes) ist wie bemerkt, eine der wenigen, die sich bestimmt über die Verbindlichkeit des Rheders in diesem Betreff aussprechen. Sie sagt in ihrem Art. 2031. „Der Versicherte muß bei „gleicher Strafe“ — (nämlich der Unverbindlichkeit der Assekuranz und der verfallenen Prämie) — „dafür sorgen, daß das Schiff zu der „vorhandenen Reise in tüchtigen Stand gesetzt und gehörig ausgerüstet „werde.“

Der „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen von 1847“ enthält in seinem § 47 des Tit. IV der Abtheil. I folgendes: „Der „Versicherte auf Casco oder Fracht, übernimmt gegen den Versicherer „die Verpflichtung, daß das Schiff seefähig sei, d. h. daß es dicht, „hecht, wohl calfaltert, mit allem Nöthigen in seiner Ausrüstung ver„sehen sei, um die vorhabende Reise antreten und mit Sicherheit Güter „über See bringen zu können. Zeigt sich nach Abschluß der Ver„sicherung und bevor das Schiff in See geht, ein Umstand der obigen „Bestimmungen widerspricht, so ist der Versicherte verpflichtet die des„fallsige Reparatur vorzunehmen, und dem Versicherer davon Anzeige „zu machen. Eine solche Reparatur, so wie auch, wenn das ver„sicherte Schiff Havarie erleidet, die bei der Besichtigung sich findenden „Schäden von früheren Reisen oder Altersschäden, sind nicht zu Lasten „des Versicherers.“ (Siehe Band I Seite 283.)

Der Französische „Code de Commerce“ in seinem Art. 225 und der Sardinische in seinem Art. 241 enthalten die gleichlautende Verfügung, daß der Capitain, ehe das Einnehmen seiner Ladung beginnt, gehalten sein soll, sein Schiff untersuchen zu lassen, in Gemäßheit der darüber gegebenen Vorschriften, und daß das Protocoll dieser Untersuchung in der Kanzlei des Handels Gerichts ad acta gelegt, und ein Auszug desselben dem Capitain eingehändigt werden soll. Dieser Beweis der Seetüchtigkeit des Schiffes zu der vorhabenden Reise allein, reicht aber nicht hin.

Denn der Art. 297 des Französischen „Code de Commerce“ sagt: „Der Schiffer verliert seine Fracht, und ist dem Befrachter für „allen Schaden verantwortlich, wenn dieser beweisen kann, daß das „Schiff, als es unter Segel ging, zur Schiffahrt untauglich war. Ein

„solcher Beweis ist zulässig, ungeachtet und im Gegensatz des „Attestes der Seetüchtigkeit des Schiffes im Augenblick der Ab„fahrt.“

Das Spanische Handelsgesetzbuch enthält hierüber folgende beide Artikel. Erstlich der Art. 588 der wörtlich sagt: „Bei dem Bau „von Schiffen steht es den Erbauern frei, ihnen die Form zu geben, „die sie am angemessensten für ihr Interesse halten; allein sie dürfen „nicht aufgetakelt werden, bevor durch Sachverständige, die die com„petente Behörde ernennt, eine Besichtigung angestellt ist, und sich „daraus ergeben hat, daß das Schiff sich in vollständigem Stande be„findet, um zur Seefahrt gebraucht zu werden.“ Und der Art. 779 sagt: „Bringen die Ablader hinlängliche Beweise bei, daß das zum „Seedienst untüchtig befundene Schiff, bei Einnahme der Ladung „nicht in dem Stande gewesen sei, über See zu fahren: so haben sie „keine Fracht zu zahlen; dagegen soll der Verfrachter für allen Ver„lust und Schaden haften. — Diese Beweisführung soll zulässig und „wirksam sein, wenn gleich in der Besichtigungs-Acte des Schiffes „gesagt wäre, daß selbiges tüchtig gewesen sei die Reise anzutreten.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ sagt in seinem Art. 479 folgendes: „Wenn der Befrachter eines Schiffes Beweise „vorbringen kann, daß das Schiff, als es unter Segel ging, zur „Schiffahrt untauglich war, so ist er keine Fracht zu bezahlen ver„pflichtet, und außerdem zur Vergütung des Schadens und der In„teressen berechtigt. Dieser Beweis ist zulässig, ungeachtet des Attestes „über die Seetüchtigkeit des Schiffes zur Zeit seiner Abfahrt.“

Hinsichtlich der vorangehenden Stipulationen der vier Handels-Gesetzbücher des Europäischen Festlandes, des Französischen, des Spanischen, des Holländischen und des Sardinischen Codex, ohne einmal die nahe an eine Unmöglichkeit gränzende Schwierigkeit einer genügenden Beweisführung abseiten des Versicherers über die Unfähigkeit des Schiffes zu der bevorstehenden Reise im mindesten berücksichtigen zu wollen, dürfte die Bemerkung hier einen Platz finden, daß bei einer, nach dem Antritt der Reise sich erklärenden Seeuntüchtigkeit des Schiffes zur Fortsetzung der Reise, die Frage besonders erwogen zu werden verdient, ob diese Unfähigkeit aus der Reise selbst entstanden ist. Denn in diesem Falle hätte höhere Gewalt (vis major) stattgefunden, und die demselben anhängenden Consequenzen würden die nämlichen sein wie in allen anderen Fällen. Ansprüche des Versicherten an den Rheder würden also unbedingt, noch weniger in

jedem Falle zulässig sein. In wie fern er berechtigt ist gar keine, oder verpflichtet, unter solchen Umständen eine pro rata Fracht zu bezahlen, hängt natürlich von den besonderen Gesetzen oder Gebräuchen der verschiedenen Staaten ab. So bestimmt z. B. der Französische „Code de Commerce“ in seinem Art. 296 folgendes: „Wenn der Schiffer sich gezwungen sieht, sein Schiff während der „Reise ausbessern zu lassen, so ist der Befrachter verpflichtet zu war„ten, oder die Fracht in toto zu bezahlen. — Wenn das Schiff gar „nicht ausgebessert werden kann, so ist der Schiffer verpflichtet ein „anderes zu miethen. — Wenn er kein anderes hat miethen können, „so ist die Fracht nur pro rata des zurückgelegten Weges zu bezahlen.“ Und das Holländische „Wetboek van Koophandel“ enthält in seinem Art. 478 folgende Verfügungen: „Wenn der Schiffer ge„zwungen ist, sein Schiff während der Reise repariren zu lassen, so „ist der Befrachter oder der Verlader verpflichtet zu warten, bis das „Schiff reparirt ist, oder er kann auch seine Waaren zurücknehmen, „indem er die betreffende Fracht in toto und die Havarie grosse be„zahlt, vorbehältlich der im Art. 511 eingeführten Reserven.“ Diese lauten folgendermaßen: „Die Befrachter oder Verlader können die „bereits verladenen Waaren nicht zurücknehmen, ohne dem Capitain „die von ihm abgelieferten Connossemente zurückzugeben. — Wenn „eins oder mehrere der Connossemente versandt worden sind, so kann „die Entlöschung nicht ohne eine gerichtliche, und nach gehöriger Kennt„nißnahme der bezüglichen Umstände, verliehene Autorität und nicht „ohne hinreichende Caution für die möglichen Folgen der versandten „Connossemente zu stellen, und in diesem Falle die Fracht in toto, die „Landungsunkosten, so wie die durch das Umstauen des Restes der „Ladung entstehenden Auslagen zu bezahlen.“ Diese Verfügung ist jedoch den folgenden Bedingungen des Art. 473 unterworfen: „Wenn „ein Schiff mit Stückgut beladen und dazu verfrachtet, für die Abreise „aber keine Zeit bestimmt worden ist, so ist es einem jeden der Ab„lader erlaubt, seine Waaren zurückzunehmen, ohne die Fracht zu be„zahlen, jedoch unter der Bedingung der Zurückgabe der von dem „Schiffer unterzeichneten Connossemente, Caution für die bereits ver„sandten Connossemente zu geben, und die Unkosten der Verladung „und Löschung zu erstatten.“ Die Anführung der beiden folgenden, und diese Bedingungen theilweise betreffenden Art. 474 und 475 halten wir für unnöthig.

„Der Versuch allgemein anwendbarer Vorschriften für den voraus-

gesetzten Fall, wo die See-Unfähigkeit des Schiffes aus der Reise selbst entstanden ist, würde mit der Schwierigkeit einer möglicher Weise betrüglich angestellten ersten Untersuchung zu kämpfen haben, wozu der folgende, sich hier unlängst ereignete Fall die Gelegenheit darbieten dürfte.

Das Schiff „Hermosa“ geht Ende Februar (1851) mit reicher Ladung von hier nach Havana ab. Es ist vorher vollkommen gezimmert und ganz in Gemäßheit der Vorschriften der Schiffsbesichtiger fertig gemacht, demnach vollkommen seefähig erklärt worden. Kaum ist das Schiff in See, so wird es so leck, daß es nur mit der größten Anstrengung zurückgebracht wird, und einen großen Theil der Ladung beschädigt zeigt. Es wird bei der Untersuchung entdeckt, daß in einer bleiernen Röhre, die dem Abfluß aus dem Privet dient, ein großes, rundes, an der Seite hineingebohrtes oder gefressenes Loch sich ergiebt, wodurch das Seewasser in das Schiff geflossen ist. Wie dies entstanden, dazu fehlt jeder Schlüssel. Man hatte, falls es zu einem bestimmten Zweck gebohrt worden, wahrscheinlich vergessen dasselbe wieder zu schließen — der Schiffsbaumeister behauptete indessen, die Ratten hätten es gethan. Aus diesem Vorfall, der dem Rheder ganz fremd ist, und an dem er unmöglich directe oder indirecte betheiligt sein kann, eine Verantwortlichkeit seiner Seits ableiten zu wollen, würde beides, eine Absurdität und eine Ungerechtigkeit sein. Es frägt sich nun, wem fällt der Schaden zur Last? Wie würden die Englischen, Amerikanischen oder Französischen Gerichte darüber entscheiden? Wenn das Schiff en rouge befrachtet ist, so könnte der Befrachter dem Anschein nach wegen dieses Vorfalls auf Aufhebung der Chartepartie mit gutem Rechte klagen. Doch, daß dieser Fall einer von denen im Assekuranzfache so häufig vorkommenden Gordischen Knoten ist, wird Niemand bezweifeln können. Aber als Princip kann man annehmen, daß ein Befrachter, falls das Schiff beim Abgang seetüchtig gewesen, wegen einer späterhin auf der Reise sich ergebenden See-Untüchtigkeit durchaus keinen Regreß an den Rheder haben sollte. Wie aber verhält sich die Sache dem Assekuradeur gegenüber? So wie diese nun einmal steht, muß man den Besichtigern wohl Recht geben, und dann ist das Schiff seefähig gewesen, die Ratten — also ein cas fortuit — haben das Leck verursacht, der Capitain ist dafür nicht verantwortlich, die Assekuranz auf Güter aber haftet.

Aus dem folgenden, im Jahre 1845 im Handelsgericht zu Bordeaux entschiedenen Rechtsfalle und der am 1 December 1846 vom

Ober-Gerichtshof bestätigten Ausspruch desselben, wird es sich ergeben, daß der Versicherer unter theilweise gleichen Umständen, aller Verbindlichkeit entschlagen ward.

Am 29 Juni 1845 hatte der Capitain Garnot für Rechnung wen es angeht, in Bordeaux eine Summe von 50,000 Franken auf Casco des Schiffes Mathilde versichern lassen, für die Reise von einem der Häfen der Insel Bourbon, nach Bordeaux, Nantes, Havre oder Marseille zu kommen, mit Erlaubniß die Insel Mauritius, das Vorgebirge der guten Hoffnung und St. Helena angehen zu dürfen. Es war in der Police stipulirt, daß wenn das Schiff irgend eine andere Reise als die beschriebene unternehmen sollte, so würde die Versicherung als eine jährliche gelten, bis zu seiner glücklichen Ankunft in einem der vorbenannten vier Häfen Frankreichs. Die Versicherer machten sich anheischig, die Gefahren der Reise von dem Augenblick an zu übernehmen, wo die Kraft der früher ausgeführten Policen aufhören sollte, in welchen das Schiff auf 50,000 Franken mit Inbegriff der Prämie taxirt war. Es war außerdem in der Police, und zwar in Folge des Art. 16 derselben stipulirt, daß im Fall einer Versicherung zu gebundener Prämie (prime liée), oder auf Zeit, eine jede Reise der Gegenstand einer separaten Abmachung werden sollte.

Das Schiff Mathilde, welches seit dem Ende des Jahres 1843 in den Indischen Gewässern hin und her fuhr, war am 24 Juni 1844 unter dem Befehl des Capitains Coutard abgesegelt, nachdem es ein Besichtigungs-Attest (Certificat de Visite) am 21 desselben Monats erhalten hatte. Am 2 August kam es in Calcutta an, und den Tag nach seiner Ankunft stattet der Capitain seinen Bericht an den dortigen Französischen Consul mit dem Gesuch ab, eine Commission Sachkundiger, zur abermaligen Untersuchung des Schiffs ernennen zu wollen. Die Commissarien werden ernannt, untersuchen das Schiff, und verordnen einige Reparaturen, die sofort ausgeführt werden. Nach Vollendung dieser Reparaturen, stellen sie am 19 August eine zweite Untersuchung an, und erklären durch ein Attest, daß sie das Schiff in vollkommen schiffbarem und seetüchtigem Zustande gefunden haben. Das Schiff geht am 1 September von Calcutta nach der Insel Bourbon ab, und kommt dort am 26 October an. Aus dem Schiffs-Journal ergiebt es sich, daß das Schiff sehr stark gearbeitet hat, dieses giebt aber keinen Umstand an, der für „fortune de mer“ hätte angesehen werden, oder zu der Voraussetzung führen können, daß es Havarien irgend einer Art erlitten habe.

Da keine Angabe von Havarie gemacht worden ist, so wurde nur constatirt, daß die Ladung, welche aus Weizen und anderen Sorten von Getreide bestand, gar nicht vom Seewasser gelitten habe. Am 7 November, im Begriff seine Rückreise nach Frankreich anzutreten, reichte der Capitain im Königlichen Gerichtshof von St. Denis eine Bittschrift, Behufs der abermaligen Ernennung von Sachkundigen, zur Untersuchung des Schiffes ein. Die ernannten Experts beschreiben den Zustand des Schiffes, sie bezeichnen mehrere unvermeidliche Reparaturen, und erklären, daß bis diese Reparaturen nicht vollendet wären, das Schiff unfähig sei, wieder in See zu gehen. Nach abermaligem Gesuch des Capitains ernennt das Tribunal von St. Denis eine Comission, mit dem Auftrag, sich an Bord der Mathilde zu begeben, die Reparaturen zu schätzen und den Werth des Schiffes zu bestimmen. Am 12 November verfaßt diese Commission einen Bericht, welchem zufolge die erforderlichen Reparaturen auf 61,300 Franken, und der Werth des Schiffes, in dem vorgefundenen Zustande auf 15,000 Franken taxirt werden. Am 15 November giebt der Capitain Garnot in der Kanzlei des Handelsgerichts Notiz von seinem Abandon, wegen See-Untüchtigkeit des Schiffes und besteht auf den Verkauf desselben, für Rechnung wen es angehen mag. Der öffentliche Verkauf findet am 17 December statt und das Schiff wird zum Preise von 4500 Franken losgeschlagen. Am 2 Mai 1845 läßt der Capitain Garnot den Versicherern seinen Abandon anzeigen und fordert Ersatz. Die Versicherer erkennen den Abandon nicht an, behaupten, daß es sich aus den Schiffs-Papieren vollkommen erweisen lasse, daß die See-Untüchtigkeit des Schiffes keinem See-Unglück, sondern innerem Verderb (vice propre) zugeschrieben werden müsse, und verweigern demnach den geforderten Schaden-Ersatz. Unter denen von dem Versicherten hiebei vorgebrachten Einreden war die gewichtigste diese, daß, da für das Schiff eine jährliche Versicherung genommen worden, und da es mit einem in gehöriger Form abgefaßten, regelmäßigen Atteſt seiner Seetüchtigkeit im Augenblick des Anfangs der Gefahr versehen gewesen sei, so komme es gar nicht darauf an, die Natur und den Zeitpunkt des Eintritts der See-Untüchtigkeit zu bestimmen. Das Tribunal sprach die Versicherer frei von aller Verantwortlichkeit, weil es sich aus den vorliegenden Schiffs-Papieren deutlich ergab, daß der innere Verderb des Schiffes, wofür natürlich die Versicherer nicht zu haften haben, nicht aber die Unfälle der See sich als die Ursache seiner See-Untüchtigkeit

erwieſen hätte — der größere Theil des Schiffsholz war verfault, ein anderer von Würmern zerfreſſen u. ſ. w., kurz es fehlte nicht an Beweiſen, daß die früheren Schiffsbeſichtiger entweder ihre Pflicht vernachläſſigt, oder nicht verſtanden hatten. Das Schiff erwies ſich als ein altes, wurmſtichiges, einer vollkommenen Auflöſung entgegengehendes Wrack, und offenbar konnten die Verſicherer in dieſer Hinſicht keine Verbindlichkeit auf ſich geladen haben. Vorausgeſetzt, daß der Rheder oder Verſicherte durchaus Nichts von einem ſolchen Zuſtande gewußt, oder geahnt habe, ſo bleibt die Sachlage durchaus dieſelbe. Wenn das Schiff, wie es ſich hier erwieſen hat, ſchon beim Antritt der Reiſe ſeeuntüchtig war, ſo exiſtirte auch der vorausbedingte Zuſtand nicht, welcher allein der Verpflichtung des Verſicherers zur Grundlage dienen mußte, und dieſer kann folglich keine Verbindlichkeit anerkennen. Auch iſt es, wie ſchon Lord Eldon einmal erklärte (ſiehe den Fall von Douglas v^{s} Scongall, 4 Dow's Cases, 276), ganz unnöthig zu erfragen, ob der Rheder mit vollkommner guten Treue gehandelt habe oder nicht; denn er mag auch noch ſo gerecht und ehrlich dabei gehandelt haben, ſo hilft ihm dies nichts, wenn er ſich geirrt haben ſollte — wenn das Schiff thatſächlich nicht in einem ſeetüchtigen Zuſtande ſich befand, ſo laſtete keine Verbindlichkeit auf dem Verſicherer, er ging frei aus. In dem von Park citirten Rechtsfalle von Lee v^{s} Beach (ſiehe Park p. 468 Edit. 8) hatte der Rheder das Schiff genau unterſuchen, und, wie der Schiffsbauer glaubte, vollkommen repariren laſſen, es erwies ſich aber aus einem ſpäter entdeckten Fehler (wurmſtichigen und verrottetem Holze in der Nachbarſchaft des Kiels), daß es ſeeuntüchtig geweſen war, und Lord Mansfield hielt dafür, daß der Verſicherer durch das bloße Factum der See-Untüchtigkeit aller Verbindlichkeit entſchlagen ſein mußte, ſo ehrlich und vorſichtig auch der Rheder bei dieſer Gelegenheit gehandelt haben konnte.

„Wenn das Schiff alſo nicht ſeetüchtig iſt, woher auch immer „die Urſache dieſes Mangels herſtammen und ungeachtet der Ver„ſicherte an keinem Betrug gedacht haben mag“ — erklärte Lord Ellenborough bei einer anderen Gelegenheit — „ſo ſind die Aſſe„kuradeurs berechtigt zu antworten: Wir haben für Nichts zu haf„ten!“ (Siehe Wedderburn v^{s} Bull, 1 Campb. 1.) „Denn“ — bemerkte einſt der Richter Lawrence — „man bezahlt die Prämie, „damit der Eigenthümer eines Schiffes, welches vollkommen im Stande „iſt die beſtimmte Reiſe zu unternehmen, für gewiſſe Eventualitäten

„und Verlüste entschädigt werden könne, und wenn nun die Erreichung „dieses Zweckes vereitelt wird, so kann der Versicherer auch zu Nichts „gehalten sein.“

Die Verpflichtung des Rhebers, der Versicherung auf Casco genommen, die Seetüchtigkeit des Schiffes zur Zeit seiner Abreise aus einem Hafen betreffend, ist eine unzubezweifelnde überall; aber über die Natur und die Dauer der Verbindlichkeit des Versicherers ihm gegenüber, herrschen verschiedene Gesetze und Gebräuche in den verschiedenen Ländern. Man ersieht aus denen oben angeführten gesetzlichen Bestimmungen Frankreich's, Spanien's, Holland's und Sardinien's, daß der Rheder, trotz der bewährten Seetüchtigkeit des Schiffes im Augenblicke wo es seine Reise antritt, dennoch für einen Mangel desselben, der sich im Verlauf der Reise offenbaren möchte, gegen Befrachter des Schiffes oder Ablader der Güter an Bord desselben, verantwortlich bleibt. Geht diese Verantwortlichkeit auf seinen eigenen Versicherer über, oder ist dieser, durch die späterhin erwiesene Untüchtigkeit des Schiffes — von den Franzosen „innavigabilité“ genannt — aller Verbindlichkeit gegen seinen Versicherten enthoben? Ferner: Haftet der Versicherer auf Güter, bei erfolgter und gehörig erwiesener Untüchtigkeit des Schiffes, für allen daraus entstehenden Verlust, oder ist er in Folge derselben frei von aller Verbindlichkeit, als er es in Betreff des Casco's ist? Endlich, drittens, ist es hinlänglich, daß die Seetüchtigkeit des Schiffes beim Antritt seiner Abreise vollkommen erwiesen werden kann, um den Versicherten für den ganzen Verlauf derselben zu decken, und ihn von aller ferneren Verbindlichkeit freizusprechen, oder ist der letztere verpflichtet dafür zu sorgen, daß sie sich auch im Verfolg derselben bewähre? Diese Fragen müssen nach den in den verschiedenen Ländern herrschenden Gebräuchen und Gesetzen beantwortet werden.

In Betreff der ersteren, sollte, wie es uns scheint, überall keine Ausnahme von der Regel gestattet werden können, daß der Versicherer auf Casco, dem Rheder gegenüber, für keine Verlüste zu haften braucht, welche aus der später, im Verlauf der Reise sich erweisenden Untüchtigkeit des Schiffes entstehen können, wenn auch durch die Atteste der gehörigen Schiffsbesichtiger, Schiffszimmerleute und andere Mittel es sich darthun läßt, daß dasselbe, als es seine Reise antrat, für vollkommen seetüchtig anerkannt und erklärt worden ist. Aber nach Englischen Gesetzen ist dies nicht der Fall. Wenn dort das Schiff vor Antritt seiner Reise für seetüchtig anerkannt und erklärt worden ist, so ist die

ſtillſchweigende Garantie ſeiner Seetüchtigkeit befriedigt, und der Verſicherer muß für alle, aus der ſich ſpäter erweiſenden See-Untüchtigkeit, oder anderen Urſachen, entſpringenden Verlüſte, haften. Lord Mansfield bemerkte einſt: (ſiehe den Fall von Bermon vs Woodbridge, Dougl. Rep. 758) „das Schiff muß vollkommen ſeetüchtig „ſein, wenn es die verſicherte Reiſe antritt, es wird aber nicht gefor„dert, daß dieſer Zuſtand während der ganzen Reiſe fortdauern ſolle.“ Bei einer anderen Gelegenheit (Eden vs Parkinson, ibid. 755) ſagte er: „Das Schiff mag innerhalb vier und zwanzig Stunden nach „dem Antritt ſeiner Reiſe aufhören ſeetüchtig zu ſein, der Verſicherer „bleibt dennoch verantwortlich.“ — „Es iſt ein unbedingt angenomme„ner Grundſatz“ — erklärte Lord Eldon in dem Rechtsfalle von The Midsummer Blossom (Watson vs Clarke 1 Dow's Port. Cases 344) — „daß wenn das Schiff beim Antritt ſeiner Reiſe ſeetüchtig „iſt, wenn es auch nur eine Stunde darauf ſeeuntüchtig werden ſollte, „ſo iſt die Garantie ſeiner Seetüchtigkeit dennoch erfüllt und der Ver„ſicherer iſt verantwortlich. Wenn das Schiff ſelbſt, ſeine Ausrüſtung „und ſeine Mannſchaft ſich in hinlänglich genügendem Zuſtande befinden, „ſo hat der Verſicherte eine jede ihm obliegende Pflicht erfüllt.“

Man hat in England dieſen Grundſatz nicht auf einfache Reiſen beſchränkt, ſondern ſelbſt auf Reiſen aus und zu Haus ausgedehnt, und ſich dabei auf den Umſtand geſtützt, daß da die übernommene Gefahr eine ganze und untheilbare ſei, ſo wäre es auch in dieſem Falle hinlänglich, und die beſtehende Garantie der Seetüchtigkeit vollkommen befriedigt, wenn das Schiff beim Antritt ſeiner Reiſe vom Abladungshafen ab, für ſeetüchtig erklärt worden, und daß hieraus ſich nothwendigerweiſe keineswegs folgern laſſe, daß es auch bei ſeiner Abreiſe aus ſeinem erſten Beſtimmungshafen, oder aus irgend einem Zwiſchenhafen, in ſeetüchtigem Zuſtande geweſen ſein müſſe. So war z. B. auf ein Schiff zu und von Belfaſt nach einem Abladungshafen, oder nach mehreren derſelben in den Britiſch-Nord-Amerikaniſchen Beſitzungen, während deſſen Aufenthalt daſelbſt und zurück nach einem Löſchplatze in Großbritannien Verſicherung genommen worden, und es ergab ſich aus allen vorgebrachten Beweiſen, daß daſſelbe, als es von Belfaſt abſegelte, in vollkommen ſeetüchtigem Zuſtande geweſen ſei, jedoch gerade das Gegentheil ſtattgefunden habe, als es von St. Andrews ab auf ſeiner Retourreiſe zurückſegelte. Der Anwald für die Beklagten verzichtete auf weitere Einrede, ſobald Beweiſe von der vollkommenen Seetüchtigkeit des beſagten Schiffes zur

Zeit ſeiner Ausreiſe vorgebracht wurden. (Siehe den Rechtsfall von Houldsworth vs. Wise 7 B. & Cr.) Selbſt in Fällen, wo die ſchlechte Verwaltung des Schiffes, durch den Capitain und ſeine Mannſchaft, während der Reiſe, zu der nachherigen See-Untüchtigkeit deſſelben die Veranlaſſung gegeben haben ſollte, bleibt der Verſicherer verantwortlich für jeden daraus entſtandenen Verluſt.

Dieſe Regeln gelten in England nicht allein für Verſicherungen auf Casco, ſondern auch auf Waaren; und für alle Verlüſte, welche aus der ſpäter entſpringenden See-Untüchtigkeit des Schiffes bei Waaren entſtehen können, iſt der Verſicherer in England verpflichtet, wenn nur die vollkommene Seetüchtigkeit deſſelben beim Antritt der Reiſe erwieſen werden kann. In Hamburg bleibt der Verſicherer jedenfalls verantwortlich für Verlüſte auf Waaren, die unwiſſentlich bei einem ſeeuntüchtigen Schiffe verladen worden, ſelbſt wenn dieſe Verlüſte eben dadurch entſtanden wären. Wir wollen uns hier nicht mit den mannigfachen Urſachen beſchäftigen, wodurch in England ein Zuſtand der See-Untüchtigkeit des Schiffes herbeigeführt werden kann, z. B. ſchlechte Aufführung des Capitains und der Mannſchaft, Nachläſſigkeit in Fällen, wo Ballaſt über Bord geworfen werden muß, vernachläſſigte Aufnahme eines Lootſen u. ſ. w. Kurz, woher auch immer dieſe in dem Verlauf einer Reiſe erfolgende See-Untüchtigkeit des Schiffes entſtehen mag, der Verſicherer bleibt immer verantwortlich, ſobald der Verſicherte den vollkommen ſeetüchtigen Zuſtand des Schiffes beim Antritt der Reiſe hinlänglich beweiſen kann.

Ganz verſchieden von der Engliſchen Lehre der See-Tüchtigkeit eines Schiffes, iſt die, welche in den Vereinigten Staaten die vorherrſchende iſt. Hier iſt der Verſicherte nicht allein verpflichtet, ſein Schiff in vollkommen ſeetüchtigem Zuſtande zu haben, wenn es in See ſticht, ſondern auch, in ſoweit dies von ihm abhängt, daſſelbe während des ganzen Verlaufs der Reiſe in allen Zwiſchen-Stadien derſelben zu erhalten. Somit ſind Verſicherer in den Vereinigten Staaten frei von aller Verantwortlichkeit für Schäden oder Verlüſte, ſobald es erwieſen werden kann, daß dieſe Verlüſte aus Nachläſſigkeit oder aus irgend einer ſonſtigen Schuld des Verſicherten in Betreff der erforderlichen Schiffs-Reparaturen u. ſ. w. herrühren. Dieſe Regel betrifft nicht nur Verſicherer auf Casco, ſondern auch Verſicherer auf Waaren; und wenn es ſich ergiebt, daß Güter bei einem Schiffe verladen worden ſind, das ſich als ſeeuntüchtig ausweiſt, ſo iſt der

Amerikanische Versicherer für keinen daraus entstehenden Verlust verantwortlich.

Ein anderer Grundsatz des Amerikanischen Assekuranzsystems ist dieser, daß, sobald eine See-Untüchtigkeit des Schiffes sich offenbart, der Versicherer nicht für Verlüste zu haften hat, die sich nach der Entdeckung derselben ereignen könnten, daß er aber nicht ab initio von seiner Verbindlichkeit für frühere Verlüste, die vor dieser Entdeckung stattgefunden haben dürften, freigesprochen werden kann, mit anderen Worten, daß dieser Umstand keine retroactive Wirkung haben, noch Ansprüche für vorhergegangene Verlüste ihres Rechtes berauben könne. Dies war die Ansicht des Richters Sewall (siehe den Fall von Taylor vs. Lowell, 3 Mass. Rep. 347), die späterhin allgemeine Anerkennung gefunden hat.

Der Englische Oberrichter Abbott (später Lord Tenterden) ist noch einen Schritt weiter gegangen, und hat den Grundsatz zur Regel gebracht, daß ein Bruch der stillschweigenden Garantie in Betreff der Seetüchtigkeit eines Schiffes den Versicherer allerdings seiner Verantwortlichkeit enthebt, daß wenn aber der Umstand, der die Ursache dieses Bruches geworden, vorübergehender Art wäre, und ihm schnell abgeholfen worden ist, und wenn es sich überdies ergäbe, daß in Folge dieses zeitweiligen Mangels kein Verlust stattgefunden hätte, so dauert die Verbindlichkeit des Versicherers, ungeachtet dieser augenblicklichen Verletzung fort, oder tritt wieder in volle Kraft. Dieser Ansicht des Englischen Richters hat auch der Amerikanische Richter Story beigepflichtet und später zur Geltung gebracht.

Der Lehre, daß eine zeitweilige See-Untüchtigkeit des Schiffes nicht in jedem Falle den Versicherer von aller ferneren Verbindlichkeit entbindet, ward in dem folgenden gehorcht, wo ein Schiff, welches zur Zeit des Anfangs der Gefahr für seetüchtig erklärt und angesehen war, im Verfolg der Reise aber, auf dem Wege zwischen zwei Nebenhäfen, wegen Mangel an gehörigem Ballast seeuntüchtig wurde, ohne daß daraus irgend ein Schaden entstanden wäre, später aber den Zustand seiner früheren vollkommenen Seetüchtigkeit wieder erlangte und dann verunglückte. Die Versicherer hatten, nach dem Ausspruch des Gerichtes, den Verlust zu bezahlen. (Siehe den Fall von Deblois vs. Oecan Ins. Comp. 16 Picker 303.)

Eine Entscheidung des oberen Gerichtshofes der Stadt New-York, und in zweiter Instanz durch das Urtheil des Obergerichtshofes des Staates New-York bestätigt, hat der folgenden Regel Gesetzeskraft

verliehen: Wenn ein Schiff im Verlauf seiner Fahrt seeuntüchtig wird, weil es gewisse erforderliche Reparaturen in denen Häfen vernachlässigt hat, wo sich dazu die Gelegenheit und auch die Veranlassung dargeboten hätte, so kann der Versicherte allerdings keinen Anspruch an die Versicherer für den daraus entstandenen Schaden machen, der Versicherer muß aber dennoch für jeden Verlust haften, der aus irgend einer anderen Ursache entsteht und auf den die See-Untüchtigkeit des Schiffes keinen Einfluß üben kann. (Siehe Phillips, Vol. 1 p. 336 den Fall von American Ins. Comp. vs Ogden & M. Comb, 15 Wend. 532.)

Eigenthümlicher Art war der Fall des Schiffes Minerva, Capitain Thorndike, welches von Charleston (Süd-Carolina) in See ging, ohne, wie es dort üblich ist, sich dazu eines Lootsen zu bedienen. Wenige Tage darauf ward es auf offener See als Wrack entdeckt, es hatte seine ganze Mannschaft verloren. Dies fand in einer Entfernung von zehn oder zwölf Seemeilen jenseits der sogenannten Bar des Hafens, und jenseits der Stelle statt, wo der Lootse gewöhnlich das Schiff verläßt. Der Richter O'Neal erkannte — und dies Erkenntniß ward später von dem Ober-Appellations-Gericht bestätigt — daß wenn der Verlust in Folge der Abwesenheit des Lootsens, oder während der Zeit, wo es einen Lootsen an Bord hätte haben sollen, stattgefunden hätte, so würden die Versicherer allerdings nicht für den Schaden zu haften gehabt haben, da aber das Schiff glücklich den Ort erreicht hätte, wo die Lootsen gewöhnlich die Schiffe verließen, so wären sie für jeden später stattfindenden Verlust eben so wohl verantwortlich, als wenn das Schiff auf übliche Weise von einem Lootsen in See gebracht worden wäre. (Siehe in dem Zeitungsblatte: Charleston Courier, vom 26 Februar 1839 den Rechtsfall von M. Millan & Ewart vs Unions Ins. Comp. of Charleston.)

Auch in England, in den Fällen wo die Pflicht des Gebrauchs eines Lootsens dem Capitain nicht durch besondere Parlamentarische Vorschrift auferlegt ist, würde kein Versicherer seiner Verbindlichkeit für Schäden entbunden sein, wenn der Schiffer in den verschiedenen Stadien seiner Reise, oder bei seiner Ankunft im Bestimmungshafen, sich ohne Lootsen behälfe, sobald es sich erweisen ließe, daß andere, aber unmittelbare Ursachen, den Verlust veranlaßt hätten.

Bei der Beurtheilung der ganzen Frage, ist bisher nur auf einzelne Reisen Rücksicht genommen worden. Jetzt fragt es sich aber, wie verhält es sich mit der Verantwortlichkeit des Versicherten, in

Hinsicht der Seetüchtigkeit des Schiffes, bei Versicherungen auf Zeit? Genügt es, daß man die vollkommene Seefähigkeit desselben bei seiner Abreise vom Ausgangshafen beweisen könne, um alle Einrede des Versicherers abwehren zu können? Aus mehreren Erkenntnissen der Englischen Gerichte, z. B. in den Rechtsfällen von Hollingworth v^s Brodrick (7 Ad. & Ell. 47) von Diron v^s Sadler (5 Mees & Wels 415 und 416) und anderen, ist die Regel geflossen, daß es durchaus keinen Unterschied machen könne, ob die Police für eine Reise auf sechs Monate, auf ein Jahr u. s. w. geschlossen worden. Hierauf, als Princip, ließe sich nichts einwenden, wo der Beweis der Seetüchtigkeit des Schiffs sich auf dessen Zustand beim Antritt seiner Reise überhaupt beschränken und die Reise damit abgemacht sein soll. Denn wenn der Rheder oder Versicherte darauf gesehen und das Schiff in den Stand gesetzt hat, die gewöhnlichen Gefahren von Wind und Wetter zu bestehen, wenn er es vollkommen ausgerüstet und gehörig bemannt, die Mannschaft mit gehörigem Proviant versehen und ihr einen tüchtigen und erfahrenen Capitain gegeben, die erforderliche Vorsicht im Stauen der Güter, Schiffsgeräthschaften, Takelwerk u. s. w. angewandt, und wo es Noth that, einen erfahrenen Lootsen an Bord genommen hat, so hätte er seine Verpflichtung allerdings erfüllt. Der Maasstab zur Beurtheilung der hieraus entspringenden Seetüchtigkeit des Schiffes, kann jedoch nicht in allen Fällen derselbe sein. Was würde man hier in Hamburg von einem Rheder denken, der sein Schiff für eine Reise nach Valparaiso oder San Franzisco befrachtet, und für dieselbe nicht größere Vorkehrungen getroffen hätte, als wenn die Reise nur nach Malaga oder Barcelona abginge? Deswegen muß von selbst einverstanden sein, daß die moralische Garantie der Seetüchtigkeit des Schiffes sich weiter, d. i. auch auf die vorhabende Reise erstreckt, und die letztere bei den zu treffenden Vorkehrungen berücksichtigt werden müsse. In den Vereinigten Staaten wie in England, bezieht sich die Garantie der Seetüchtigkeit auf den Anfang der Reise, und diese wird, durch eine später sich kund gebende See-Untüchtigkeit nicht gebrochen; doch findet hiebei der Unterschied statt, daß in den Vereinigten Staaten ausdrücklich verlangt wird, der Versicherte solle das Schiff in seetüchtigem Zustande auch *während der Reise erhalten*, in so fern dies in seiner Macht steht; und wenn dasselbe durch seine Nachlässigkeit, oder durch den Mangel an Sorgfalt seiner Agenten oder Stellvertreter seeuntüchtig wird, Schäden am Casco oder Geräthschaften erleidet, so ist der Rheder verpflichtet, die nothwendigen

Reparaturen vornehmen, Schäden ausbessern und Verlüste ersetzen zu lassen. Eine Nachlässigkeit in dieser Hinsicht, ein Mangel an gehöriger Sorgfalt u. s. w. entbindet den Versicherer von aller Verpflichtung. Es müssen gewisse Grade der Seetüchtigkeit stattfinden, und wenn z. B. Versicherung auf ein Schiff gegen das Ende einer langen Reise genommen wird, so muß auch ein weiterer, größerer Maasstab bei der Beurtheilung seiner Seetüchtigkeit angewandt werden. Gestützt auf die beiden Rechtsfälle von Hucks vs Thornton (siehe 1 Holts N. Y. Rep. 30) und von Paddock vs Franklin Ins. Comp. (siehe 11 Picker 227) sprach der Kanzler Kent die Meinung aus, daß es zur Beweisführung der Seetüchtigkeit eines Schiffes, unter den genannten Umständen hinreiche, wenn dasselbe seine Heimath glücklich wieder erreichen kann. Ueberhaupt, bemerkt Kent, kann derselbe Maasstab, nach welchem man vor dreißig Jahren die Seetüchtigkeit eines Schiffes zu beurtheilen pflegte, heut zu Tage nicht mehr gelten — größere Kenntniß des Schiffbaues, ausgedehntere Erfahrung der See-Gefahren und vermehrte Sachkunde der Schiffahrt, haben bedeutende Veränderungen und höhere Forderungen eingeführt. „In vielen Häfen" — setzt er hinzu — „würden jetzt gewisse Ausrüstungen als nothwendig „erachtet werden, an die man in früheren Zeiten für die betreffenden „Reisen gar nicht gedacht haben würde. Die Seetüchtigkeit eines „Schiffes muß eher nach denen, in den Häfen seiner Heimath herr„schenden Gebräuchen, als nach denen beurtheilt werden, die in den „Häfen oder in dem Lande, wo die Versicherung genommen wurde, „an der Tagesordnung sind." (Siehe Kent's Comment Vol. III p. 289.)

Es fehlt in den Vereinigten Staaten nicht an Fällen, wo Versicherungen mit der Clausel genommen worden sind, daß, wenn nach gehöriger Besichtigung und Untersuchung, ein Schiff wurmstichigen oder verrotteten Holzes wegen, für seeuntüchtig erklärt werden sollte, der Versicherte aller Verantwortlichkeit entledigt ist. Die Veranlassung zu dieser Clausel hat die Schwierigkeit und die verdrießliche Natur aller Untersuchungen gegeben, wo man das dem Schiff befallene Unglück, später entdeckten Mängel der Bauart, oder des gebrauchten Holzes hat zuschreiben wollen. Es reicht hin, wenn die Untersuchung innerhalb einer billigen Zeit nach der Beendigung der Reise des Schiffes statt findet; und wenn das Besichtigungs Certificat bezeugt, daß dasselbe einzig und allein wegen des verrotteten Zustandes der Schiffshölzer für seeunfähig erklärt worden ist, so hören alle Ansprüche

an die Versicherer auf. (Siehe außer Kent's Comm. ibid p. 289 die Fälle von Steinmetz v^s United St. Ins. Comp. 2 Serg & Rawle 296. — Brandegee v^s Nation Ins. Comp. 20 Johns Rep. 328. — Rogers v^s Niagara Ins. Comp. 2 Hall's N. Y. Rep. 86 und andere.

Die Engländer gehen in der Beurtheilung der Seetüchtigkeit eines Schiffes so weit, daß, wenn bei Versicherungen „zu und von" einem gegebenen Hafen, wo die Gefahr, wie üblich, schon im Hafen selbst beginnt, das Schiff zu der Zeit in vollkommen seefähigem Zustande für die beabsichtigte Reise wäre, dieselbe aber später in einem unvollkommenen Zustande anträte, so würde der Versicherer nicht minder für die Gefahren derselben zu haften haben, woferne die Police nicht früher schon aus anderen Ursachen ihre Gültigkeit verloren, und den Versicherer zu einer Rückgabe der Prämie berechtigt hätte. (Siehe Arnould, Vol. I p. 670) Hieraus hat es sich denn ergeben, daß ein Schiff welches im Hafen, während es Reparatur bestand, durch eine Police „zu und von" gedeckt, für vollkommen seetüchtig gehalten wurde, dennoch später für seeuntüchtig erklärt werden konnte, wenn es in diesem unvollendeten Zustande in See ging. Lord Eldon gab dies in dem Rechtsfalle von Hibbert v^s Martin zu, den uns Park in seinem Werke p. 472 Edit. 8 erzählt. Aber über die Erfordernisse eines Schiffes, welches, so lange es im Hafen liegt, oder sich auf dem daran gränzenden Strome bewegt, als seefähig angesehen werden kann, ohne darum die zur Schiffahrt auf hoher See erforderliche Eigenschaft der Seetüchtigkeit zu besitzen, ist Nirgends auch die geringste Andeutung zu finden. Nach einem in dem Rechtsfalle von Parmeter v^s Cousins (2 Campb. 257) gefällten Urtheilsspruche, scheint es genug zu sein, daß das Schiff von einem Orte im Hafen zu einem anderen, Behufs der nothwendigen Reparaturen, oder zum Einnehmen der Ladung schwimmen könne, um dieses prekäre Prädicat der Seetüchtigkeit rechtfertigen zu dürfen. Doch findet bei Versicherungen auf Schiffen „zu und von" dieser Unterschied statt, daß, wenn es ein Hafen des Auslandes ist, auf den sich die Versicherung bezieht, und wenn das Schiff dort in einem Zustande ankommt, der ihm nicht erlaubt in Sicherheit zu schwimmen, bis es nicht vollkommen reparirt und aufs neue für die Reise ausgerüstet ist, so hat der Versicherer für nichts zu haften. Wäre jedoch das Schiff in einem solchen Hafen bereits seit einiger Zeit, und daselbst in einem, in so weit seetüchtigen Zustande gewesen, daß es zum Behuf der nöthigen Reparaturen, oder um Ladung einzunehmen habe liegen können, so bleibt der Ver-

sicherer verantwortlich, und der Versicherte kann keine Rückgabe der Prämie beanspruchen, als ob die Gefahr nie einen Anfang gehabt hätte, weil das Schiff späterhin von dem Hafen in einem Zustande abgesegelt ist, dem die erforderliche Seetüchtigkeit für die Reise fehlte. (Siehe den Fall von Annau v^s Woodman 3 Taunt Rep. 239.)

„Die Bedingung der Seetüchtigkeit des Schiffes für die Reise" — sagte der Richter Lawrence in eben diesem Falle — „tritt nicht „eher in Kraft als bis es segelt;" folglich, wenn es späterhin in einem, für die Reise seeuntüchtigen Zustande unter Segel geht, so ist der angegebenen Regel gemäß, der Versicherer nicht verantwortlich, wenn er es auch gewesen wäre, so lange dasselbe im Hafen lag, weil es damals sich in einem der Gefahr angemessenen Zustande der Seetüchtigkeit befunden hatte.

Aus allem diesen läßt sich als allgemeine Regel abnehmen, daß in England der Maaßstab zur richtigen Beurtheilung der Seetüchtigkeit eines Schiffes in ihrem Verhältniß zu der größeren, oder geringeren Gefahr gesucht werden müsse, welcher dasselbe zu begegnen hat, je nachdem es im Hafen, im Strome oder auf offener See zu schwimmen bestimmt ist, wobei auch die Zeit, die zu diesen verschiedenen Diensten erforderlich ist, nicht unberücksichtigt bleiben darf. Unter der Masse, die Seetüchkeit eines Schiffes betreffenden Rechtsfällen in England, ist diese Regel die einzige, auf welche wir unter den anscheinenden Widersprüchen der dortigen Rechtspraxis die Hand haben legen können. Sie allein erklärt die Möglichkeit einer Seetüchtigkeit des Schiffes in Häfen oder Strömen, wie beim Antritt der Reise, und der unmittelbar darauf stattfinden Untüchtigkeit desselben, nachdem es die Reise angetreten hat, und in See gegangen ist. Der besondere Grad der Seetüchtigkeit eines Schiffes, welcher beim Antritt einer Reise gefordert wird, muß nothwendig veränderlicher Natur sein, und hängt von der eigenthümlichen Art des Dienstes oder der Reise ab, wozu das Schiff gebraucht werden soll, je nach dem ganz verschiedene Vorbereitungen und Ausrüstungen gemacht werden müssen, um es völlig seetüchtig zu machen. In einem besonderen Falle, der am 24 Januar 1846 im Gerichtshofe des „Exchequer" (Court of Exchequer) zur Sprache kam, ergab es sich, daß Versicherung auf ein Schiff für zwölf Monate, vom Tage der Ankunft desselben zu Sydney ab, im Hafen und auf offener See genommen worden war; und es ergab sich ferner aus den gerichtlichen Verhandlungen, daß man, als das Schiff den Hafen von Sydney verließ, die Absicht gehabt hatte, dasselbe in Ballast

nach Valparaiso zu senden, demselben dort eine Ladung Guano zu geben, und es dann weiter nach Großbrittannien gehen zu lassen. Das Gericht sprach sich dahin aus, daß, wenn sich die Sache wirklich so verhielte — denn ein Zweifel schien über die Natur der bestimmten Reise zu herrschen — das Schiff zu der Zeit, als es von Sydney absegelte, offenbar die nothwendige Seetüchtigkeit gehabt haben müsse, um den Gefahren einer solchen Reise, über Valparaiso nach Großbritannien, begegnen, und dieselbe vollenden zu können — es genüge nicht, daß es erwiesenermaaßen in einem seetüchtigen Zustande gewesen, als es von England nach Sydney abgesegelt sei.

Eine erwiesene See-Untüchtigkeit eines Schiffes vor dem Antritt seiner Reise, kann den Versicherer seiner Verantwortlichkeit nicht entbinden, wenn es sich ergiebt, daß ihr später abgeholfen, und das Schiff, als es in See ging, in vollkommen seetüchtigem Zustand versetzt worden ist. Ein Schiff war z. B. für die Reise zu und von New-Orleans nach Liverpool versichert, und durch seinen Aufenthalt im Schlamme des Mississippistromes so sehr durch Wurmfraß beschädigt worden, daß es für eine Seereise untüchtig werden mußte. Lord Ellenborough entschied, daß dasselbe einen hinlänglichen Grad von Seetüchtigkeit besessen habe, um wenigstens im Mississippi schwimmen zu können, und da der erlittene Schaden entdeckt, und völlig reparirt worden sei, ehe das Schiff seine Reise angetreten habe, so wäre die Police durchaus nicht durch den früheren Zustand der See-Untüchtigkeit des Schiffes präjudizirt. (Siehe den Fall von Oliverson v^s Longhman, 2 B. & Ald. 322) Auch in den Vereinigten Staaten ist es anerkannter Grundsatz, daß ein Schiff vollkommen dicht und für den Dienst auf Flüssen und Seen hinlänglich ausgerüstet sein kann, wenn es zu gleicher Zeit nicht seetüchtig ist, um den Ocean befahren zu können. (Siehe in 4 Binney's Rep. 127 den Fall von Bell v^s Reed.

Wenn der Boden des Schiffes beim Antritt seiner Reise unfähig ist, den gewöhnlichen Angriffen von Wind und Wetter zu widerstehen, denen alle Schiffe auf ihren Reisen ausgesetzt sind, so ist es offenbar seeuntüchtig. Und wenn es sich ergiebt, daß das Schiff bald nach dem Antritt seiner Reise leck wird, zurückkehren oder einen nahgelegenen Hafen angehen muß, ohne andere Widerwärtigkeiten bestanden zu haben, die einen solchen Zustand hätten hervorrufen können, so ist dies allerdings nur ein präsumtiver, aber doch ein klarer Beweis, daß es in einem Zustande der See-Untüchtigkeit gewesen sein müsse, als es

in See ging. (Siehe Park on Insur. p. 469 Edit 8.) Wenn es sich dann nach seiner Rückkehr zum Hafen und erfolgter Besichtigung ergiebt, daß der Leck aus einem Fehler im Schiffsholz, am Kiel, oder aus dem verrotteten Zustande seiner Bolzen u. s. w. entstanden ist, so ist kein größerer Beweis seiner See-Untüchtigkeit erforderlich und der Versicherer gebunden.

Dies führt uns zu dem oben berührten Falle des Schiffes „Hermosa“ zurück, zwischen welchem und den folgenden beiden Rechtsfällen eine gewisse Analogie, aber auch zu gleicher Zeit ein bedeutender Unterschied stattfindet. Hier konnten die Versicherer für keinen Schaden in Anspruch genommen werden, weil das Schiff, aller Besichtigungs-Atteste ungeachtet, sich in keinem seetüchtigen Zustande befinden konnte — in diesen war der Grund zu dem Leck entdeckt, in dem Falle der „Hermosa“ aber blieb er ein Räthsel, oder wurde dem Rattenfraß zugeschrieben.

Es war auf das Schiff „Nord Star“ und dessen Fracht Versicherung genommen worden für die Reise von Leith, in Schottland, nach Pictou, in Nord-Amerika, und es ward in Frage gestellt, ob das Schiff in einem seetüchtigen Zustande gewesen sei, als es von Leith abgegangen war. Das Schiff war vor seiner Abreise in den Händen der Schiffsbaumeister zu Leith gewesen, welche die äußere Hülle desselben untersucht, reparirt, dafür £ 280 erhalten, und ein Attest abgegeben hatten, daß alle für die Reise nach Pictou erforderlichen Reparaturen gehörig gemacht wären. Dies fand im Aprilmonat statt. Das Schiff segelte am 23 Mai, und am 6 und 7 Juni bestand es einen so heftigen Sturm, daß sein Bugsprit sprang, daß es leck wurde, und so viel Wasser einnahm, daß die Mannschaft mit beiden Pumpen es kaum flott erhalten konnte, woher der Capitain sich gezwungen sah in den ersten besten Nothhafen einzulaufen, welcher diesmal Greenock war. Dort ward das Schiff einer genauen Besichtigung unterworfen, und es ergab sich, daß alles Eisenwerk morsch geworden und sich gelöst hatte, daß Balken und Planken zwar gesund, aber in der Nachbarschaft der Bolzen und Nägel verrottet und diese größtentheils ausgefallen waren. Ferner ergab es sich, daß die Balken der Kuhbrücke und Kniee verrottet und gesprungen, und eine Planke auf jeder Seite der untersten Deckbalken ebenfalls verrottet waren. Desgleichen besagte der Bericht der Schiffsbesichtiger, daß der Bugspriet gesprungen war und seine Haft verloren, weil das Eisenwerk überhaupt morsch geworden und das Schiff stark gearbeitet hatte.

Hierauf sprach sich Lord Eldon folgendermaßen aus: „Zu keiner „Zeit bin ich von irgend einer Sache mehr überzeugt gewesen, als daß „hier die See-Untüchtigkeit des Schiffes zu der bestimmten Reise sich „vollkommen erwiesen hatte, was auch immer die Meinung der Rhe„der und Schiffs-Zimmermeister, welche dasselbe reparirt hatten, ge„wesen sein mag.“ (Siehe Douglas v. Scongall, 4 Don. 269.)

Der andere Fall war der folgende: Versicherung war auf ein ursprünglich in Frankreich gebautes Schiff genommen worden, welches in der Bay von Honduras lag, für die Rückreise: „zu und von Honduras nach London.“ Das Schiff lag ungefähr fünf Monate in Honduras, um seine Ladung von Mahagoni- und Blauholz einzunehmen, während welcher Zeit es vollkommen seetüchtig zu sein schien. Am Tage nach seiner Abreise von Honduras hatte es einen heftigen Sturm zu bestehen, ward leck und nahm 10½ Zoll Wasser per Stunde ein; der Leck nahm von Tage zu Tage während einer ganzen Woche zu, bis es am Ende derselben 3½ Fuß Wasser pr. Stunde machte, und da ein neuer Sturm im Anzuge war, und der Capitain befürchten mußte, daß er es nicht würde flott erhalten können, so flüchtete er sich nach Montego Bay in der Insel Jamaica, als Nothhafen. Hier fand eine Besichtigung statt, in welcher die Besichtiger sich folgender Ausdrücke bedienten: „Wir finden, daß das Schiff mit Kupfer „beschlagen, und mit eisernen Nägeln geheftet worden ist, daß aber „diese Nägel morsch geworden sind; daß drei seiner Querbalken und „der Segel-Balken an zwei Stellen gebrochen sind; daß es 18 Zoll „Wasser pr. Stunde einnimmt, welches unseres Erachtens nicht von „einem einzigen Leck, sondern aus dem losen Zustand des ganzen „Schiffes herrührt; das Schiff hat sich offenbar ausgedehnt und hat „keine Kniee, Behufs der Aufrechthaltung des Unterdecks, weder nach „vorne, noch hinten oder sonst irgendwo, und wir sind der Meinung, „daß es blos durch die Kraft seiner oberen Theile zusammengehalten „worden ist.“ Nach dieser Aussage über den Zustand des Schiffes erklärte Lord Eldon, daß, da seit der Abreise desselben von der Bay von Honduras Nichts vorgefallen sei, welches einen solchen Zustand hätte veranlassen können, so sei das Schiff von vorn herein seeuntüchtig gewesen, als es von Honduras abgesegelt wäre, und folglich wären auch die Versicherer frei von aller Verantwortlichkeit. Bei dieser Gelegenheit hatte Lord Eldon sich nicht darüber erklärt, ob die See-Untüchtigkeit des Schiffes dem Mangel der erforderlichen Kniee zuzuschreiben sei, aber in dem vorhergehenden Falle, hatte das

Engliche Oberhaus die Anſicht ausgeſprochen, daß ein Schiff für die Reiſe von der Schottiſchen Küſte nach der Oſtſee und zurück nach Schottland nicht als ſeetüchtig angeſehen werden könne, wenn ihm die Knie fehlten. (Siehe Parker v^s. Potts, 3 Dow's Cases 23.)

Wir wollen uns jetzt nicht weiter mit der langen Reihe von Urſachen beſchäftigen, aus denen nach Engliſchen und zum Theil auch nach Amerikaniſchen Gebräuchen, die See-Untüchtigkeit eines Schiffes entſpringen oder hergeleitet werden kann. Das Ueberladen des Schiffes, die ſchlechte Stauung ſeiner Geräthſchaften und des Takelwerks, der ſchlechte Zuſtand oder Mangel derſelben, der Mangel an erforderlicher Mannſchaft, an Ankern, an Schiffs-Proviant, an Waſſer, an Medizin, an Feurung und Licht für eine Winter-Reiſe u. ſ. w. können alle mehr oder weniger eine See-Untüchtigkeit des Schiffes herbeiführen.

Eine Frage bleibt zu erörtern: Wem, wo eine See-Untüchtigkeit zu erweiſen iſt, liegt der Beweis der onus probandi ob? Hat der Verſicherte zu beweiſen, daß das Schiff ſeetüchtig geweſen, oder ruht die Verbindlichkeit des Beweiſes vom Gegentheil auf dem Verſicherer? Die Antwort auf dieſe Frage iſt ſehr einfacher Art. Wenn ein Schiff, unmittelbar nach dem Antritt ſeiner Reiſe leck oder untüchtig zur Fortſetzung derſelben wird, ſo kann man mit gutem Rechte vorausſetzen, daß da dies weder einem heftigen Sturme nach irgend einer ſonſtigen außerordentlichen Gefahr der See zugeſchrieben werden kann, ein ſolcher Zuſtand aus irgend einer anderen Urſache entſprungen ſein müſſe, die vor der Abreiſe des Schiffes exiſtirt hat, und daß daſſelbe folglich nicht ſeetüchtig geweſen, als es in See gegangen iſt. In dieſem Falle iſt es die Pflicht, ſo wie das Intereſſe des Verſicherten, wenn er kann, den Beweis zu führen, daß es zur Zeit ſeiner Reiſe in vollkommenem Zuſtande der Seetüchtigkeit geweſen ſei, und daß die Untüchtigkeit zur Fortſetzung ſeiner Reiſe nur aus ſpäteren Urſachen entſprungen ſein könne, nachdem daſſelbe in See gegangen.

Wenn dagegen der Verluſt lange nach der Abreiſe des Schiffes, oder auf einer Weiſe ſich ereignet, daß er primâ facie der heftigen und unmittelbaren Gewalt der Stürme und der Wellen zugeſchrieben werden kann, da iſt es der Verſicherer, wenn er ſich der Einrede bedienen will, daß das Schiff nicht ſeetüchtig geweſen ſei, auf dem der onus probandi laſtet, und welcher den Beweis der See-Unfähigkeit deſſelben zu führen hat. Dies iſt überall die Regel; und die Annalen

der Englischen und Amerikanischen maritimen Jurisprudenz sind besonders voll von Fällen dieser Art.

Um die Seetüchtigkeit eines Schiffes oder das Gegentheil auf eine genügende Weise darzuthun, ist das Zeugniß sachkundiger Besichtiger, welche dasselbe zu untersuchen beordert oder aufgefordert werden, das zweckmäßigste Mittel. Hierauf können sodann erfahrene Schiffsbaumeister, welche das Schiff nie gesehen haben, herbeigerufen werden, um, nachdem die Aussage der Besichtiger eidlich erhärtet worden ist, und nach gehöriger Kenntnißnahme der beeidigten Facta, zu bezeugen, ob dieselben, nach ihrem besten Glauben und Wissen, hinreichen, den Character des Schiffes, dessen Seetüchtigkeit oder das Gegentheil zu bestimmen. Auf diese Weise verfuhren beide, Lord Kenyon und Lord Ellenborough, der erstere in dem Rechtsfalle von Thornton v^s Royal Exch. Comp. (siehe Peake 25) und der letztere in dem von Beckwith v^s Sydebotham (siehe 1 Campb. 116).

Es darf bei dieser Gelegenheit nicht unberührt bleiben, daß zufolge Englischen Gebrauchs, die nach gehöriger Besichtigung erfolgte Condemnation eines Schiffes, durch ein Vice-Admiralitäts-Gericht im Auslande (d. i. in den Britischen Colonien und Besitzungen) wegen Seeuntüchtigkeit, in Rücksicht dieser keine Wichtigkeit als Beweis derselben erlangt, sondern nur als Beweis der Condemnation gilt; sie ist durchaus kein Beweis des faktischen Zustandes des Schiffes, worauf diese Condemnation beruht. (Siehe Park, on Insur. p. 868 Edit. 8.)

Die ganze Frage in Betreff der Seetüchtigkeit eines Schiffes, und der dazu erforderlichen Bedingungen, ruht ausschließlich in den Händen der Juries, wo diesen in Handelsfällen die erforderliche Competenz gestattet wird, oder der Gerichte, wie wir das in dem oben angeführten Französischen Rechtsfalle des Schiffes Mathilde ersehen haben. Zweimal hatte sich in England (in dem Rechtsfalle von Foster v^s Steele, 3 Bingh N. C. 892) eine Jury von Kaufleuten über die Seetüchtigkeit eines Schiffes ausgesprochen; und als im Gericht, welches selbst keine geringen Zweifel über die Richtigkeit dieses Ausspruchs besaß, auf die abermalige Revision des ganzen Processes angetragen ward, wies es das Gesuch ab, und versagte selbst seine Einwilligung zu einer Abweichung von der sogenannten Consolidations-Regel, um dieselbe Frage in einem dritten Proceß, gegen einen anderen Versicherer, auf derselben Police zur Sprache zu bringen. (Siehe Foster v^s Alvez, ibid. 896.) Worin diese Consolidations-Regel besteht,

haben wir dem Leſer in der Einleitung zum erſten Bande dieſes Werkes S. 13 auseinander geſetzt.

Während der langen Kriegs-Periode des Napoleoniſchen Kaiſerreichs, ward es in Großbritannien für ein unbedingtes Erforderniß irgend eines wohlausgerüſteten Schiffes gehalten, daß es mit den gehörigen Schiffs-Papieren und Dokumenten verſehen ſein ſollte, um, zum mindeſten, ſeinen wirklichen nationalen Character rechtfertigen und beweiſen zu können, wenn auch von einem ſimulirten Character und ſimulirten Papieren gar nicht die Rede ſein ſollte.

Es ward als eine ſtillſchweigende Verbindlichkeit des Verſicherten, zumal eines Schiffs-Rheders, angeſehen, daß das Schiff auf ſeiner Reiſe und beſonders im Augenblicke feindlicher Nehmung mit allen den gehörigen Dokumenten verſehen ſein ſollte, welche in Folge des allgemeinen Völkerrechts oder öffentlich bekannt gemachter Tractate zwiſchen der Nation, zu welcher daſſelbe gehörte und anderen Staaten, für nothwendig gehalten wurden, um über deſſen Nationalität keinen Zweifel obwalten zu laſſen. Man ſah es jedoch nicht für nothwendig an, daß das Schiff nicht ohne ſolche Dokumente in See gehen ſollte, wenn deſſen nationaler Character nicht in der Police ausdrücklich verbürgt worden war. Daß der Mangel an dieſen Papieren keinen rechtmäßigen Grund abgeben ſollte und konnte, um dem Schiffe die Eigenſchaft der Seetüchtigkeit abzuſprechen, iſt nicht allein von dem Richter Lawrence ins Licht geſtellt worden (ſiehe den ſchon citirten Fall von Christie vs Secretan, 8 Term. Rep. 192), ſondern auch der Kanzler Kent hat ſich als Oberrichter hierüber auf ſehr beſtimmte Weiſe ausgeſprochen, und erklärt, daß es durchaus nicht zu den Beſtandtheilen der Seetüchtigkeit eines Schiffes gehören könne, daß es mit den gehörigen Dokumenten verſehen ſei, „weil“ — ſagte er — „das Schiff ohne dieſelben vollkommen fähig ſein kann, ſeine Reiſe „zu vollziehen und zu vollenden.“ (Siehe in Phillips Vol. 1 p. 343.) Um den Verſicherer wegen Mangel der erforderlichen Schiffs-Papiere von aller Verbindlichkeit freizuſprechen, war es nöthig, daß die Condemnationsacte der ausländiſchen Gerichte auf klare und unzweideutige Weiſe, den Mangel derſelben als die einzige Urſache der Condemnation angeben ſollte. Und Lord Ellenborough ging, ohne auf irgend einen Widerſpruch in dieſer Hinſicht zu ſtoßen, außerdem ſo weit, zu behaupten, daß ſelbſt in dieſem Falle der Verſicherer ſich nicht ſeiner Verbindlichkeit entledigen könne, woferne ſein Contract nicht mit dem Rheder und Eigenthümer des Schiffs abgeſchloſſen wor-

den wäre, da er mit vollkommenem Recht von dieſem erwarten müſſe, daß das Schiff alle Papiere, die ihm Schutz verleihen könnten, am Bord gehabt habe, weil ihm die Mittel zu Gebote ſtanden, um ſich dieſelben zu verſchaffen.

Nach einer von Lord Ellenborough in dem Falle von Bell vs Carstairs (14 East 371) abgegebenen Entſcheidung, iſt endlich für Fälle ähnlicher Art die finale Regel feſtgeſtellt worden, daß wenn es ſich aus der Unterſuchung des ganzen Urtheilsſpruches der fremden Gerichte ergeben ſollte, daß der Mangel an den erforderlichen Schiffs-Papieren einer der weſentlichen Gründe der Condemnation geweſen wäre, ſo müßten die Gerichte dies als einen unverwerflichen Beweis anſehen, daß in Hinſicht der ſtillſchweigenden Verbindlichkeit des Verſicherten derſelbe ſeine Pflicht vernachläſſigt hatte, und daß folglich die Verſicherer für Nichts zu haften haben könnten.

Die Strenge der Engliſchen Gerichte in der Anwendung dieſer Regel, zu der, glücklicher Weiſe, ſich heut zu Tage keine Gelegenheit mehr darbietet, mag ſich aus dem folgenden Falle erweiſen laſſen. Ein Amerikaniſches Schiff, welches von New-York nach London mit einer Ladung Schiffsmaterialien abgeſegelt war, wurde, gerade in dem Augenblick, wo die Ausübung von Napoleon's Continentalſyſtem ſeine höchſte Spitze erreicht hatte, in London für eine Reiſe nach der Oſtſee befrachtet, und zuletzt in einem Däniſchen Priſen-Gericht für gute Priſe erklärt, unter anderm aus dem Grunde, weil es keinen gehörigen See-Paß noch Muſterrolle vorgezeigt hatte. Die Verſicherer wurden alles Schaden-Erſatzes entbunden, obgleich daſſelbe, wenn es mit ſeinem See-Paß zum Vorſchein gekommen wäre, ſogleich von den Franzöſiſchen Autoritäten in Gemäßheit des bekannten Berliner Decrets, in Beſchlag genommen und condemnirt worden ſein würde, weil es zuletzt von London gekommen war. (Siehe Steel vs Lacly, 3 Taunt. 284.)

Der Mangel der erforderlichen Schiffs-Papiere betrifft, wie wir ſchon bemerkt haben, den Rheder allein, und der Verſicherer iſt nur dann frei von aller Verbindlichkeit, wenn derſelbe ſich eine Nachläſſigkeit in dieſer Hinſicht hat zu Schulden kommen laſſen. Der Verſicherer auf Waaren aber wird dadurch nicht begünſtigt, ſondern bleibt dem Verſicherten verpflichtet, und dies, in zwei namhaften Fällen iſt ausdrücklich, unter Lord Ellenborough's Vorſitz, gerichtlich ſo entſchieden worden. In dem einen Falle waren in Folge einer Unachtſamkeit des Capitains, Güter, auf die man für eine Reiſe von

Zweiter Titel.

Die Verbindlichkeiten und übernommenen Gefahren des Versicherers.

Erstes Kapitel.

Umfang der Verbindlichkeit des Versicherers bei Gefahren, welche die Police nicht genau oder gar nicht bezeichnet.

Die meisten See-Assekuranz-Policen, oder in Ermangelung derselben, die Assekuranz-Ordnungen oder Rechte der verschiedenen Staaten, nennen die Gefahren, welche der Versicherer, unter der Verbindlichkeit des Ersatzes der daraus entstehenden Schäden oder Verlüste auf sich nimmt. Der Art. 1 Tit. V „Hamburgischer Assekuranz- und Havarie-Ordnung," den der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" zum Art. 38 des Tit. IV seiner ersten Abtheilung gemacht hat, spricht sich folgendermaßen aus: „Der Asse-„kurodeur trägt allen Risico und Gefahr, Schaden und Verlust, „welcher den Schiffen und Gütern auf eine oder die andere Weise, es „sei durch Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, Uebersegelung, Stran-„dung, Werfung, Brand, Nehm- und Plünderung, feindliche Anhal-„tung fremder Puißancen, Kriegs-Declarationen und Repressalien, „Mishandlung und Versehen oder Versäumniß des Schiffers und „seiner Volkes, zustoßen kann; und überhaupt alle andere bedachte „und unbedachte Zufälle, in so fern nicht dieselben besonders in

„dieser Ordnung eingeschränkt und ausgenommen, oder in den Policen „ein anderes ausdrücklich verglichen worden.“

Vollständiger und bestimmter noch ist die Nomenclatur der Gefahren, welche der Versicherer übernimmt, in den Hamburgischen Policen, die dem Leser S. 436—438 des ersten Bandes dieses Werkes, Kap. II Tit. II der zweiten Abtheilung vor Augen gelegt worden sind. Desgleichen enthalten die Englischen Policen ibid. S. 441, die Französischen S. 476 u. folg., die Antwerpener S. 497 und 501, die Barcelonaer S. 505, die Copenhagener S. 515 und die Lissaboner S. 522 eine mehr oder minder vollständige Aufzählung dieser Gefahren.

Es giebt jedoch der Gefahren mehrere, denen der Versicherer zu begegnen hat, über welche die meisten Policen sich entweder gar nicht, oder nicht bestimmt aussprechen und von denen, in Ermangelung besonderer Stipulationen, es nicht selten zweifelhaft sein dürfte, ob und wie fern der Versicherer dafür zu haften haben könne oder nicht. So schwer es auch sein kann, hierin bestimmte Regeln vorzuschreiben, so gebietet uns dennoch unsere Pflicht, in dieser Hinsicht einige Andeutungen zu geben.

Ein allgemein anerkannter Grundsatz in allen Ländern ist der, daß der Verlust, für den der Versicherer zu haften hat, sich innerhalb der durch die Police bestimmten Zeit und Gränzen der Reise zugetragen haben muß, und daß außerhalb derselben keine Art von Verbindlichkeit auf ihm lastet. Aber eine merkwürdige Ausnahme von dieser Regel bietet uns der in unserem ersten Bande S. 323 citirte und mit derselben in vollkommenem Widerspruche stehende Fall dar, worin, ebenfalls im Widerspruche mit einer früheren Entscheidung der Englischen Gerichte, die Verantwortlichkeit des Versicherers, in einer Versicherung auf Zeit, bis nach Ablauf des in der Police stipulirten Termins derselben, fortgesetzt und in Anspruch genommen ward. Sie betraf, wie der Leser nachsehen mag, den Fall eines auf ein Jahr versicherten Schiffes, wo dasselbe kurz vor Ablauf des Termins, eine solche Beschädigung erhielt, daß es kaum flott erhalten werden konnte, und bald darauf, und zwar nach Ablauf desselben, und nach erfolgter Ankunft im Bestimmungshafen, unterging. Hier im Gegensatz zu der früheren Entscheidung Lord Mansfield's in dem Rechtsfalle Moretony v^s Dunlop erkannten die Amerikanischen Gerichte, daß der Versicherer verantwortlich bliebe. Auch später in England, trotz der Entscheidung Lord Mansfield's, blieb der Richter Lord Kenyon

der Ansicht, daß der Versicherer unter ähnlichen Umständen für einen solchen, im Bestimmungshafen sich ereignenden Verlust, haften müsse, selbst wenn er auch später als innerhalb der üblichen 24 Stunden nach erfolgter Ankunft, stattfinden sollte. (Siehe Shawe vs Felton, 2 East. 109.) Jedoch dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß in dem letzten Falle die Auslegung der Clausel in der Police: „bis das Schiff „24 Stunden lang in guter Sicherheit vor Anker gelegen hat," der Entscheidung Lord Kenyon's zu Hülfe kam, denn das Schiff sank vor Ablauf der Frist.

Ein anderer, mit der Dauer einer solchen Versicherung in Bezug stehender Fall möchte der sein, wo nämlich, mittelst einer Police auf Zeit, Versicherung auf verderbliche Güter, mit der Bedingung, frei von 5 Procent Havarie genommen wäre, und ein Schaden, der sich auf 15 Procent und darüber erhöbe, im Verfolg der Reise offenbarte, jedoch erst nach ihrer später als der Termin der Versicherung erfolgenden Vollendung, an den Tag kommen und erwiesen werden könnte. Wenn dann der Versicherer, um sich dem Ersatz des betreffenden Schadens zu entziehen, eine Abweichung von den Bedingungen der Reise vorschützte, so muß der Versicherte zeigen können, daß die Beschädigung entdeckt worden ist, ehe die Abweichung stattgefunden hat.

Eine der wichtigsten oft bestrittenen Fragen, betrifft die Gefahr des Versicherers, in Folge wiederholter Havarien und endlichen totalen Verlustes, mehr als die gezeichnete Summe bezahlen zu müssen. Woferne es nicht in den Policen auf eine klare und unzweideutige Weise stipulirt worden ist, daß des Versicherers Verbindlichkeit sich auf die Summe beschränkt, wofür er gezeichnet hat, wie das jetzt, ausnahmsweise, mittelst des Art. 22 der Police von Paris, Bordeaux und Marseille, und mittelst des Art. 12 der Havre Police ausdrücklich geschieht, so läßt es sich nirgends in Abrede stellen, daß der Versicherer allen und jeden Schaden zu ersetzen verpflichtet ist, den der Versicherte erleiden mag. In den früheren Policen von Marseille, von Paris und Bordeaux, von Nantes und Rouen, waren die besagten Ausnahmen nicht zu finden, sondern sie enthielten vielmehr die Erklärung, daß die Versicherer sich vollkommen an den Platz und die Stelle des Versicherten setzten, als ob er nicht versichert wäre („les assureurs se mettent au même lieu et place de l'assuré, „comme si assuré ne fut"). Die Hamburger Police ist, so viel wir haben erfahren können, heut zu Tage die einzige, die diese Worte enthält, und diese sind an sich selbst hinlänglich, um dem Versicherer

die Pflicht eines völligen Schaden-Ersatzes aufzuerlegen. Der Schaden-Ersatz würde aber nicht vollständig sein, wenn der Versicherer bei einem Total-Verluste, nur die gezeichnete Summe, nicht aber den Betrag der früher gemachten und von dem Versicherten aus eigenen Mitteln bestrittenen Havarien bezahlen wollte. Der Versicherte, der in Havariefällen keine Art von Vorschuß geleistet und keine Reparaturen veranstaltet hat, kann allerdings nicht seinen Versicherer für die versicherte Totalsumme, und außerdem noch für den Betrag der erlittenen Havarie in Anspruch nehmen: er würde in diesem Falle einen unrechtmäßigen Nutzen genießen und eine offenbare Verletzung des Princips begehen, daß der eine der Contrahenten nicht auf Kosten des anderen gewinne; aber wenn die Reparaturen wirklich auf seine Kosten gemacht und aus eigenen Mitteln bestritten worden sind, und das Schiff dann später verloren geht, der Versicherer sich aber nur auf den versicherten Werth des letzteren beschränken wollte, so würde der Versicherte so viel weniger dafür erhalten, als die ausgelegte Havarie und Reparaturkosten betragen.

Der Art. 116 des „Allgemeinen Plans Hamburger See-Versicherungen von 1847“ enthält in diesem Betreff folgende sehr zweckmäßige Verfügungen: „Der Versicherte ist gehalten die Havarie-„gelder, wegen einer an Schiff und Ladung vor der Ankunft am Be-„stimmungsorte erlittenen Havarie, sobald derselbe Nachricht davon „erhalten, auf Kosten und Gefahr seines Versicherers, ver-„sichern zu lassen, wenn der Versicherte nicht selbst die Gefahr über-„nehmen will, indem, wenn die desfalsige Anfrage unterlassen wird, „und das Schiff seinen Bestimmungsort nicht erreicht, der Versicherer „zum Ersatz jener Havarie nicht verpflichtet ist. Kann die Versiche-„rung aber hier nicht gedeckt werden, worüber der Versicherte durch „Attest des Assekuranz-Maklers sich auszuweisen hat, so hat der Ver-„sicherte, falls sein Versicherer es verlangt, seine guten Dienste anzu-„wenden, um die Versicherung auswärts zu nehmen. Gelingt auch „dieses nicht, so bleibt der Versicherer verantwortlich.“

In diesem Artikel sind die Bedingungen, unter denen der Hamburgische Versicherer, welcher unter der Fahne des „Allgemeinen Plans u. s. w.“ zeichnet, sich zum Ersatz der vor einem Total-Verlust stattgefundenen Havariekosten für verpflichtet erklärt, klar bestimmt. Aber um das Princip festzustellen, daß die Verbindlichkeit des Ersatzes jedenfalls auf ihm lastet, bedarf es weiter nichts als dieses Artikels. Denn wenn der Versicherer nicht gebunden wäre, wozu die dem Ver-

ſicherten auferlegte Verpflichtung einer Verſicherung der Havariegelder, die er in Fällen eines Total-Verluſtes nicht zu bezahlen haben würde? Die Fälle, wo die Aſſekuradeurs über 100 Procent bezahlt haben, ſind hier häufig vorgekommen. Ein Schiff kann im Verlauf der Reiſe zwei- oder dreimal Havarie machen, wofür der Verſicherer unbezweifelt verpflichtet iſt, wenn das Schiff ſeine Beſtimmung erreicht. Auch haben unſere Aſſekuradeurs nie Anſtand genommen, das Erforderliche ſelbſt dann zu bezahlen, wenn die Geſammtſumme dieſer Havarie ſich auf 110, 120 Procent und darüber belief. Mit welchem Rechte ſollte er ſich dann von dieſer Verpflichtung losſagen und als befreit anſehen können, wenn das Schiff ſeine Beſtimmung nicht erreicht, ſondern total verloren geht? Wer übrigens Vorſchuß für dieſe Havariegelder geleiſtet hat, würde, ſeiner eigenen Sicherheit wegen, nicht unterlaſſen, Verſicherung darauf zu nehmen, und dann, bei ſpäter eintretendem Total-Verluſt, fiele der Vorwand zu einer Forderung an den Verſicherer für mehr als einhundert Procent von ſelbſt weg. Im Falle glücklicher Ankunft würde allerdings eine Ueber-Verſicherung für den Betrag der Auslagen ſtattfinden, welche dann aus der urſprünglich verſicherten Summe zu vergüten ſein würden; wenn aber der Zweck einer ſolchen Verſicherung ein doppelter iſt, nämlich nicht allein denjenigen, der den Vorſchuß gemacht, wieder zu ſeinem Gelde zu verhelfen, ſondern auch den urſprünglichen Aſſekuradeur dagegen zu ſichern, daß er im Falle eines Total-Verluſtes oder einer zweiten Havarie, mehr als einhundert Procent zahle, ſo könnte von keinem Riſtorno die Rede ſein und die Prämie wäre dann verdient. Die einzige Frage wäre dann die: wer bezahlt dieſe? Wir ſollten meinen — ohne Zweifel der Verſicherer, auf dem ohnehin, nach dem angezogenen Art. 116 des „Allgemeinen Plans u. ſ. w.“ die Verantwortlichkeit der betreffenden Auslagen zurückfällt, wenn keine Verſicherung möglich iſt.

Die Praxis in Betreff der angeregten Frage in England hat es zur Regel gemacht, erſtlich, daß wenn der vor dem Total-Verluſt vorgefallene Schaden oder theilweiſe Verluſt aus Seeſchäden entſteht, ſo iſt der Verſicherer nicht gehalten, ihn zu erſetzen; wenn aber, zweitens, das Geld vor dem Eintritt des Total-Verluſtes zu wirklichen Reparaturen verbraucht worden iſt, unter der ausdrücklichen Bedingung der Police: „zum Behuf der Vertheidigung, Sicherſtellung und des Wiederbeſitzes der beſagten Güter und Waaren und „des Schiffes u. ſ. w. gerichtlich zu belangen, zu arbeiten und zu

reisen," oder als wirklicher Havarie-Verlust ausgelegt worden, so liegt dem Versicherer die Pflicht des Ersatzes ob. Ausgaben, die nothwendiger Weise und bona fide von dem Schiffer in Fällen der Nehmung, Behufs der Wiedereinlieferung des genommenen Eigenthums, gerichtlicher Proceduren wegen u. s. w. gemacht worden sind, können in England zu dem Total-Verlust geschlagen und wieder eingefordert werden. So ist der Versicherer auch verpflichtet einen jeden Beitrag zur Havarie grosse zu ersetzen, den der Versicherte vor einem Total-Verlust geleistet haben dürfte.

Auch in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's richtet man sich, in Betreff der vorliegenden Frage, nach den in England herrschenden Grundsätzen, nämlich, daß um Ersatz für die vor einem Total-Verlust ausgelegten Havarie-Gelder von dem Versicherer erhalten zu können, der Beweis vollständig vorliegen müsse, daß sie nothwendiger und unvermeidlicher Weise ausgelegt worden sind. Haben diese Auslagen in Folge der besagten Clausel in der Police, welche in den Vereinigten Staaten, wie wir gesehen haben, dieselbe ist, als in England, stattgefunden, so muß es erwiesen werden können, daß die Gelder gerade zum Behuf des in der Clausel vorgeschriebenen Zweckes, nur zur Erreichung der darin genannten Gegenstände ausgelegt worden sind. Ein Versicherter hatte einem Schiffs-Capitain eine Vergütung von einem Dollar pr. Tag versprochen, damit er sich von dem gekaperten Eigenthum nicht entfernen und alle Mittel anwenden möchte, um zu dessen Wiederbesitz zu gelangen. Nachdem der Versicherer einen totalen Verlust bezahlt hatte, weigerte dieser die Ausgabe wieder zu erstatten, weil sie eine unnöthige war, und das Gericht gab ihm darin Recht. (Siehe Watson vs Marine Ins. Comp. 7 Johnson's Rep. 57) Bei einer anderen Gelegenheit, wo in dem Falle eines Embargo's die Versicherer sich geweigert hatten einen Abandon anzunehmen und der Versicherte das Schiff recht gut hätte verkaufen können, aber vorgezogen hatte dasselbe aufzulegen, die Mannschaft zu behalten und ihren Lohn zu zahlen, hielt das Gericht dafür, daß diese Auslage unter den bestehenden Umständen eine vollkommen unnöthige und ungebotene gewesen wäre, und daß man deshalb keine Vergütung von den Versicherern fordern könne; wo aber ein Beitrag zur Havarie grosse vor einem stattgefundenen Total-Verlust zu bezahlen war, erklärte das Gericht den Versicherer dafür verantwortlich. (Siehe den ersten Fall in 7 Johnson's Rep. 483. Mc. Bride vs Marine Ins. Comp.; und die letztere Entscheidung ebendaselbst, 7 Johns. Rep.

245. Barker v^s Phoenix Ins. Comp. beide von Phillips in seinem zweiten Bande p. 466 citirt.)

In Frankreich hat die definitive Entscheidung der Frage die uns beschäftigt, lange geschwankt. Sämmtliche Autoritäten ersten Ranges, namentlich Valin, Emérigon, Pardeßus und Boulay-Paty haben sich verschiedenartig darüber ausgesprochen, jedoch in einem Punkte vereinigt, nämlich darin, daß der Versicherer keineswegs einen Total-Verlust, und außerdem noch die Havariekosten zu bezahlen habe. Valin in seinem „Commentaire“ (siehe Tit. VI des Assurances, Art. 45 p. 338 edit. de Bécane 1828) und Pardeßus (in seinem Cours de Droit comm. Tom. III p. 483) geben freilich zu, daß eine solche Vergütung nur dann stattfinden könne, wenn die Police dem Versicherten die Pflicht auferlegt, dem Wiederbesitz der verlorenen Sache seine besten Anstrengungen zu widmen, vorausgesetzt, die Ausgaben seien nothwendige gewesen; aber Emérigon (siehe chap. XVII Sect. Vol. II p. 238—245) und Boulay-Paty (siehe Cours de Droit. Mar. Tom. IV p.p. 272, 276, 519, 582,) behaupten, daß diese Clausel dem Versicherer niemals eine so ausgedehnte Verbindlichkeit aufzuerlegen bestimmt gewesen sei, und daß sie ihn nicht verpflichten könne mehr als die versicherte Summe bezahlen zu müssen, weil er nur von dieser eine Prämie empfangen habe. In einem Falle der vor das Handelsgericht von La Rochelle kam, entschied dasselbe zu Gunsten der Kläger am 17 April 1819, und der Königl. Gerichtshof von Poitiers bestätigte am 8 Februar 1820 das Urtheil, wodurch der Versicherer beides, Havariekosten und Total-Verlust, zu bezahlen hatte: Aber der Cassations-Hof, an den von neuem appellirt ward, stieß dies Urtheil um, und die Versicherer waren von der Nothwendigkeit, außer dem Total-Schaden noch die Havarie bezahlen zu müssen, befreit, wobei auf die Ansichten Emérigons und Boulay-Paty's ganz besonderes Gewicht gelegt ward. Diese bestimmten eine ähnliche Entscheidung, die noch am 8 Januar 1828 von dem Königl. Gerichtshof in Bordeaux abgegeben ward; aber gerade dort hatten diese Erkenntnisse ungewöhnliche Sensation erregt, da mannigfache Zeugen vorgebracht wurden, welche schwuren, daß der dortige Handelsgebrauch seit Jahr und Tag und ohne Ausnahme, die Regel anerkannt hatte, der Versicherer müsse in solchen Fällen immer Havariekosten und Totalschaden bezahlen. Die so viel geltenden Autoren hatten sich in ihren Argumenten unverwandt um den Punkt gedreht, daß, da der Versicherer nur von der gezeichneten Summe die Prämie erhalten habe, so könne

er auch für nichts mehr als diese gebunden sein. Alle diese Autoren, so wie die Französischen Advokaten in ihren Debatten und die Richter in ihren Entscheidungen, hatten es aber übersehen, daß die Pflicht des Versicherers bei Uebernahme einer Gefahr es immer mit sich bringt, den ganzen Umfang seines Risico's zu berechnen und darnach die Prämie zu bestimmen, die ihm für alle mögliche, vorhergesehene und nicht vorhergesehene Fälle, hinlängliche Entschädigung darbieten muß. Wenn er dann für den möglichen Fall einer Mehrzahlung als die versicherte Summe nicht gebunden sein will, so muß er dafür sorgen, sich durch eine separate Clausel dagegen zu sichern. Der Versicherer, der einer auch nur möglichen Kriegsgefahr entgehen will, versäumt eine derartige schützende Clausel nicht, und sie ist überhaupt Gebrauch, wo er sich bestimmten Gefahren die über ihm schweben, entziehen will. Endlich, am 3 December entschloß sich die „Cour Royale“ in Bordeaux, eine ganz entgegengesetzte, mit Billigkeit und gesunder Vernunft mehr übereinstimmende Entscheidung abzugeben, und stellte die ganze Frage auf unzweifelhaften Boden für die Folge. Nachdem sie erklärt hatte, daß ungeachtet der großen Achtung, welche die Mitglieder der vorhergegangenen Cassationshöfe verdienten, und des schuldigen Respektes, mit welchem man ihre Ausprüche entgegen nehmen müsse, man nicht füglich annehmen könne, aller Irrthum sei ihnen fremd gewesen, daß man auch die weisesten und bestbegründeten Erkenntnisse der Cassationshöfe nicht blindlings mit dem Glauben an ihre Unfehlbarkeit hinnehmen dürfe, sondern daß man sie bei dem Lichte der gesunden Vernunft untersuchen müsse, so sprach sich das Gericht folgendermaßen aus: „In Erwägung, daß es der Zweck eines „Assekuranz-Contractes ist, den Versicherern alle Gefahren der Schiff„fahrt aufzubürden, den Versicherten davon zu entledigen, und ihm, „mittelst der übereingekommenen Prämie, die Erhaltung des der Ge„fahr Preis gegebenen Gegenstandes oder den Wiederbesitz seines „Werthes zu verbürgen; in Erwägung, daß die Zahlung des Ver„lustes die Versicherer nicht der Pflicht entbindet, die Kosten der früher „stattgefundenen Havarien unter dem Vorwande zu ersetzen, daß sie „nicht mehr als die versicherte Summe zu bezahlen gebunden sein „können; daß diese Summe nicht in der Police genannt worden ist, „in der Absicht zu ihrem Besten den Betrag der Gefahren zu beschränken, „die sie, im Gegentheil, in allem, und ohne die mindeste Ein„schränkung zu tragen haben, sondern blos um den Werth der „Sache zu bestimmen den sie anerkennen, das Capital, dessen Belauf

„sie in Verlustfällen gegen die, zu ihren Gunsten stipulirte Prämie „zu ersetzen haben, eine Prämie, welche dem Versicherer als Entschä„digung für die Gefahren der Schifffahrt bestimmt ist, denen die ver„sicherte Sache ausgesetzt bleibt und die er übernimmt; woraus es sich „denn ergiebt, daß der Versicherte das ganze Kapital, integralisch und ohne Abzug für Schäden, deren Gefahr er nicht hat „übernehmen wollen, zu empfangen berechtigt ist; daß wenn es sich „also verhielte, die Versicherer sich auf seine Schultern eines Theils „ihrer Verbindlichkeit, ganz im Widerspruch mit den Bedingungen „des Contractes, entlasten würden, und daß er die Prämie von einem „Capital bezahlt haben würde, das ihm nicht zufließen konnte, so „beschließt der Gerichtshof, nachdem er den Artikel 393 und 396 des „Code de Commerce“ citirt hat, u. s. w. Gestützt auf die Erkenntnisse der Französischen Gerichte bis zum Jahre 1820, und unbekannt mit dem, was später erfolgt ist, hat Arnould in seinem zweiten Bande, S. 1197 eine falsche Regel über diesen wichtigen Punkt aufgestellt, die den Forscher unfehlbar misleiten muß.

Dieses Erkenntniß ward von dem Cassationshofe am 15 December 1830 in allen seinen Theilen bestätigt, wodurch denn das Princip festgestellt worden ist. Schon der besagte Artikel 393 wäre hinlänglich gewesen, um gar keinen Zweifel auf der Frage ruhen zu lassen. In Bezug auf den vorhergehenden Artikel 392, worin von der Verantwortlichkeit des Versicherers für alle Gefahren der nothwendig gewordenen Umschiffung der Waaren aus einem Schiffe in das andere, geredet wird, heißt es: „Der Versicherer trägt außerdem (en outre) „die Havarien, Ausladungskosten, Lagermiethe, Wiedereinschiffungs„und Mehrkosten u. s. w.“ Und wenn auch der Schluß dieses Artikels die Worte enthält: „bis zum Belauf der versicherten Summe,“ so stehen sie mehr ihres Einklanges mit dem früheren Art. 381 wegen da, der in Fällen des Schiffsbruchs oder der Strandung, dem Versicherten die Vergütung der zur Rettung der Güter gemachten Unkosten bis zum Betrag der Güter selbst zuspricht, damit diesem Kostenaufwand gewisse Gränzen vorgeschrieben seien, als um das Princip festzustellen, daß der Versicherer nicht mehr als die versicherte Summe bezahlen solle, wie einige haben behaupten wollen. Denn wenn die letztere die richtigere Auslegung dieses Artikels wäre, so würde daraus folgen, daß wenn die Kosten den Betrag der ganzen versicherten Summe, also den ganzen Werth der Waaren absorbiren sollen, so würde der Versicherer für die Gefahren der umgeschifften

Waaren nicht zu haften haben, eine Verbindlichkeit, die ihm der beſagte Artikel jedoch beſtimmt auferlegt, mit dem Zuſatz, daß er außerdem auch für die Koſten u. ſ. w. zu haften habe. Fragt man ſich endlich, warum und in weſſen Intereſſe die Koſten der Havarie ausgelegt werden, ſo ergiebt es ſich von ſelbſt, daß dies nur im Intereſſe des Verſicherers, nicht des Verſicherten geſchieht, der ohnehin durch die Verſicherung gedeckt iſt. Dem Verſicherer iſt die Verbindlichkeit des Erſatzes für den erlittenen Verluſt auferlegt, aber es iſt der ganze Verluſt den er zu tragen hat, und der Verſicherte darf daher nie in den Fall kommen, dieſen Erſatz durch irgend welche Koſten einer Havarie geſchmälert zu ſehen. Die in den neueren Franzöſiſchen Polizen gemachte Ausnahme, vermindert in einem nicht unbedeutenden Grade die Sicherheit des Verſicherten, und iſt wahrſcheinlich eine der Urſachen, warum das Franzöſiſche Aſſekuranz-Geſchäft keine größere Ausdehnung erhält.

Es wird einem Jeden einleuchten, daß kein Schiff, auch das beſte nicht, eine großartige Reiſe unternehmen kann, ohne durch die von der Schiffahrt unzertrennliche Abnutzung des Rumpfes und Takelwerkes, einer größeren oder geringeren Verminderung ſeines Werthes ausgeſetzt zu ſein; desgleichen werden auch die dabei verladenen Waaren, durch das natürliche Arbeiten des Schiffes während der Reiſe und andere damit verbundene Zufälligkeiten, in einen außergewöhnlichen Zuſtand verſetzt, welcher denſelben nicht zum Vortheil gereichen, und nicht ſelten ſchädliche Folgen haben kann. Für alle, rein aus den Gefahren der See entſpringenden Schäden, iſt der Verſicherer verantwortlich, aber die Wirkung dieſer Gefahren auf den verſicherten Gegenſtand, muß dem Einfluß einer directen, gewaltſamen Urſache zugeſchrieben werden können, wenn dieſe Verantwortlichkeit in Anſpruch genommen werden ſoll, und muß nicht in der natürlichen Entwickelung der Beſchaffenheit und Natur einer Sache geſucht werden. Die Scheidelinie zwiſchen denen Schäden genau zu ziehen, welche die unvermeidlichen Folgen einer jeden Seereiſe ſind, und denen, die ihren Urſprung in den Gefahren der See haben, wird immer eine ſchwierige Aufgabe bleiben. Wir werden dieſen Verſuch in dem Kapitel machen, der eigends der Unterſuchung der Gefahren der See gewidmet iſt. Bis dahin mögen hier einige Andeutungen ihren Platz finden, um die allgemeinen Gränzen der Verbindlichkeit des Verſicherers zu bezeichnen.

So gehört z. B. das Abreiben eines Ankertaues, oder das

Brechen der Ankerflügel auf üblichem Ankergrund, wo keine außerordentliche Umstände oder Einflüsse von Wind und Wetter sich geltend gemacht haben, zu der gewöhnlichen Abnutzung des Schiffes, und fallen dem Rheder und nicht dem Versicherten zur Last. Wenn aber dergleichen in Folge eines außerordentlichen Sturmes, und außerdem auf ungewöhnlichem Ankergrund vorfallen sollte, so ist der Versicherer dafür verantwortlich. Dies ist, Stevens zufolge (siehe sein: Essay on average p. 160 Edit. 5), Gebrauch bei Lloyds, dem auch Benecke in seinem „Principles of indemnity" beigepflichtet hat. (Siehe S. 456.) Auch wenn in Folge eines heftigen Sturmwindes ein Mast zersplittert wird, oder Raaen brechen, welches schon an sich selbst die Macht des Sturmes beweist, so hat der Versicherer dafür zu haften. (Siehe Stevens, ibid. p. 166.) Desgleichen bleibt er verantwortlich für den Verlust oder das Reissen der Segel, wenn ein Schiff so plötzlich von einem Windstoß überascht und ergriffen wird, daß man zum Reefen oder Einnehmen der Segel keine Zeit hat, — das sind Gefahren der See, welche überall wohl dem Versicherer zur Last fallen müßten. Die Englischen Gerichte haben außerdem entschieden, daß er dieser Verbindlichkeit nicht entgehen kann, wenn dergleichen die Folge eines nothwendigen Prangens ist. Aber in den letztgenannten Fällen, die der Zersplitterung der Masten und des Brechens der Raaen in Folge des Prangens ist Benecke der Ansicht, daß dies im Allgemeinen nicht als Partikular-Havarie angesehen werden könne, weil dieses, sagt er, häufig vorfällt, und das Schiff im Stande sein sollte, diesen Unfällen zu wiederstehen. Unter außerordentlichen Umständen, z. B. wenn ein Schiff, um einem Feinde zu entgehen, mehr Segel gebraucht hätte, als man gewöhnlich anwendet, giebt Benecke zu, daß der Fall einer Partikular-Havarie eintritt. Dies ist auch in Gemäßheit einer Englischen Entscheidung. (Siehe Covington vs. Roberts 2 new. Rep. 378.)

Hier müssen wir den Leser auf den S. 285 unseres ersten Bandes gegebenen Art. 104 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen" hinweisen, wo derselbe finden wird, daß „wenn Se„gel beschädigt, vom Winde zerrissen oder fortgeführt werden, wenn „Anker, Taue, Ketten oder laufendes Tauwerk beschädigt werden oder „brechen," dies als Folge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauche, angesehen und von dem Versicherer nicht vergütet wird. Auch ist dieser nicht verantwortlich, wenn das Beschädigte, Zerrissene oder Gebrochene, weggekappt werden müßte.

Wenn ein Schiff leck wird, so ist der Versicherer nicht verantwortlich, woferne es nicht klar erwiesen werden kann, daß dies die unmittelbare Folge einer der gewaltsam eingetretenen Gefahren ist, gegen die man sich durch die Versicherung gedeckt hatte, so wie z. B. wenn das Schiff plötzlich von einer heftigen Sturzsee geschlagen oder auf Felsen getrieben wird. Wenn das Schiff in Folge seines seeunfähigen Zustandes bei seiner Abfahrt leck wird, und dies aus dem unvermeidlichen Arbeiten entsteht, dem dasselbe im Verlauf der gewöhnlichen Reisen ausgesetzt ist, so geht der Versicherer frei aus. (Siehe Stevens on Average p. 170 Edit. 5.)

Dagegen haftet er für alle Schäden, die das Casco des Schiffes durch seine Vertheidigungsmaßregeln gegen einen Feind erleiden mag, jedenfalls, wenn es sich um ein Kauffahrteischiff handelt; und da diese nach Englischem Gebrauch, nicht zur Havarie grosse gerechnet werden können, so müssen sie als partikulare Havarie angesehen werden. Tritt der Fall bei einem zur Kriegsmarine gehörigen Schiffe oder bei einem mit Kaperbriefen versehenen Fahrzeuge ein, so wird dies, nach Englischen Gebräuchen, als gewöhnliche Abnutzung angesehen, ein Unterschied, für den, wie Benecke bemerkt, sich kein stichhaltiger Grund angeben läßt, obgleich die spezielle Bestimmung des Schiffes zu einem Verkehr dieser Art, die damit verknüpften gewöhnlichen Verlüste ganz füglich in einem solchen Lichte zeigen kann.

Aller Schaden, den das Oberwerk eines Schiffes durch Sturm erleidet, fällt dem Versicherten zur Last. Dies ist die Regel in England und in den Vereinigten Staaten, die auch Benecke anerkennt. In seinem „Principles of Indemnity“ p. 454 sagt er: „Wenn Böte, „die gehörig an die Ringbolzen des Schiffes geheftet sind, von der „Gewalt der See ergriffen und weggeschwemmt, wenn Schiffsgeräthschaften, welche nothwendiger Weise in dem Augenblick auf dem Verdeck sein mußten, von der See weggewaschen werden; wenn eine „heftige Sturzsee ein Segel zerreißt — ein seltener, aber doch möglicher Fall — so gehören alle daraus entstandenen Schäden zur partikularen Havarie. Wenn aber ein Boot über dem Spiegel des „Schiffes hängt, oder wenn Dinge, welche gewöhnlich unter Deck „ihren Platz finden sollten, weggespült werden, so sind das Folgen „der Nachlässigkeit, die dem Versicherer nicht zur Last fallen.“

Aller Schaden, den der Rumpf des Schiffes durch Wurmfraß oder Ratzen erleidet, wird als gewöhnliche Abnutzung und nicht als ein Verlust angesehen, der dem Versicherer zur Last fällt. Hierüber

sind heut zu Tage die meisten Autoritäten verschiedener Länder, selbst die älteren, ganz einverstanden und zwar aus dem ganz richtigen Grunde, weil in beiden Fällen Nachlässigkeit abseiten des Trägers die Ursache des Schadens sein kann, der durch erforderliche Sorgfalt hätte vermieden werden können, und nicht außerhalb des Gebiets menschlicher Vorsicht und Scharfsichtigkeit liegt. Es ist dies kein casus fortuitus. Die älteren Französischen und Italienischen Schriftsteller, sämmtliche Englische und Amerikanische Autoritäten entbinden den Versicherer von aller Verbindlichkeit, und die einzige entgegengesetzte Meinung ward in dem Amerikanischen Rechtsfalle von Garrigues v^{s} Coxe 1 Binn. Rep. 593 ausgesprochen. So sagt Kent in seinen Commentarien Vol. III S. 301.

In Betreff der Spikerhaut herrscht mit großer Einstimmigkeit die Regel, daß der Versicherer nur für den Schaden zu haften hat, der derselben aus den unmittelbaren Gefahren der See zustoßen kann, wie z. B. wenn sie in Folge eines Sturmes auf klippenreichem Meere durch Stoßen u. s. w. von den Felsen abgerieben oder abgerissen wird. In jedem andern Falle, wenn die Spikerhaut durch ihr Alter und durch die gewöhnlichen Zufälle der See nicht Stich hält, so ist es der Versicherte, der den Schaden zu tragen hat. Damit der Versicherer verbindlich sein könne, so ist der Beweis unerläßlich nöthig, daß das Schiff mit ungewöhnlicher Heftigkeit von den Unfällen der See ergriffen worden ist und mit ihnen zu kämpfen gehabt hat. (Siehe Phillips Vol. 1 p. 643.)

Als allgemeine Regel gilt, daß der Versicherer für keinen Schaden in Anspruch genommen werden kann, sobald es sich aus einer genauen Beleuchtung aller Umstände ergiebt, daß nur die übliche unvermeidliche Abnutzung die Ursache desselben ist.

Natürlicher Verderb, der aus der inneren, eigenthümlichen Beschaffenheit der Waare entspringt, fällt Nirgends dem Versicherer zur Last. Früchte, die verrotten, Mehl, das sich erhitzt, Wein, der sauer wird, sind lauter Dinge, welchen keine äußerliche Ursache zum Grunde liegt, sondern die durch die innerliche Auflösung der Sache herbeigeführt werden, und in diesem Falle ist der Versicherer nicht verantwortlich. Dieser Frage eine größere Entwickelung zu geben, als Emérigon im ersten Bande seines Werke, Chap. XII Sect. IX. pp. 388—392, unter dem Titel: „Du vice propre de la chose," gestützt auf sämmtliche vorangegangene Autoritäten gethan hat, ist nicht wohl möglich, und wir verweisen den wißbegierigen Leser auf dieses lehr-

reiche Kapitel. In Hamburg hat der „Allgemeine Plan Hamburgiſcher See-Verſicherungen für 1847“ der Möglichkeit alles Zweifels in dieſer Hinſicht durch ſeinen § 60 des Tit. IV Abtheil. 1 vollkommen vorgebeugt. Der Leſer wird ihn Seite 432 des erſten Bandes finden, als deſſen nothwendigen Zuſatz wir ihn auf den § 119 des Tit. IV des Theils II des Allgemeinen Plans verweiſen, den wir dem Anhange zu dieſem zweiten Bande beigefügt haben.

Der Verſicherer iſt ebenfalls frei von aller Verantwortlichkeit, wenn der Gegenſtand der Verſicherung, in Folge ſeines naſſen Zuſtandes bei der Einſchiffung, oder aus anderen innerlichen Urſachen, durch Selbſtentzündung verbrennt — auch hierin iſt Emérigon die gründlichſte Autorität (ſiehe ſein Chap. XII Sect. XVIII § 4 Vol. I p. 490); er muß aber im Stande ſein auf genügende Weiſe den Beweis führen zu können, daß dieſer Zuſtand die wahre Urſache des Feuers geweſen.

Ferner iſt der Verſicherer aus eben dieſer Urſache niemals für gewöhnliche und unvermeidliche Leccage, oder für das Zerbrechen, denen Wein, geiſtige Subſtanzen, Sirop, Oel, Töpfer-, Glas- und andere zerbrechliche Waare, auch auf den glücklichſten Reiſen unvermeidlich ausgeſetzt ſind, verantwortlich. Dies iſt eine, von allen Nationen, die mit dem Aſſekuranz-Weſen etwas zu thun haben, allgemein anerkannte Regel; und die in dieſer Hinſicht in Handelsgeſetzbüchern, Aſſekuranz-Ordnungen und Policen überall eingeführten Reſerven, wovon die dieſem Bande angehängte Tabelle den vollſtändigſten Beweis liefert, beſtätigen die allgemeine Herrſchaft des Gebrauchs der betreffenden nothwendigen Ausnahmen. Im Londner Lloyd's iſt es Stevens zufolge (ſiehe Stevens on Average p. 219 Edit. 5) unveränderlicher Gebrauch, daß alle Waaren, welche dem Bruch oder Leccage ausgeſetzt ſind, ſelbſt wenn das den Policen beigefügte Memorandum nichts davon erwähnt, immer als „frei von Havarie“ verſichert betrachtet werden (wodurch der Verſicherer für keinen partiellen Schaden zu haften hat), woferne nicht der Beweis vorliegt, daß das Schiff im Verfolg ſeiner Reiſe mit ſolcher Gewalt auf den Boden geſtoßen hat, daß die ganze Stauung dadurch aus ihrer Haltung geſchoben und beſchädigt worden iſt. Dieſer Gebrauch hat nur einen Gegner in der großen Autorität Lord Denman's gefunden, der, in einem Falle, wo 36 Fäßer Oel, welche für die Reiſe von London nach St. Petersburg verſichert waren, in Folge des heftigen Arbeitens des Schiffes in Stampf- und Hohl-Seen aber dermaßen leckten, daß 10 Fäßer

vollkommen leer und die übrigen nur halb voll blieben, von der Macht des Gebrauchs nichts wissen wollte. Die Fässer waren nicht aus ihrer Stelle gewichen, mit andern Worten, die Stauung hatte nicht gelitten. Die Beklagten stützten sich auf den Gebrauch bei Lloyd; aber Lord Denman erklärte der Jury, daß derselbe bei dieser Gelegenheit gar nicht in Betracht kommen könne — was sie zu erwägen hätten, wäre dies, ob der Verlust wirklich aus den Gefahren der See entstanden wäre. Die Jury konnte nicht eins werden, aber zuletzt kamen die gegenseitigen Anwälde überein, daß die Entscheidung zu Gunsten der Versicherer ausfallen müsse.

In Hamburg wird Leecage von flüssigen Waaren auch im Fall vom Stoßen auf den Grund, Au- und Ueberſegelung, und längerem als dreimonatlichen Aufenthalt von höherer Hand, ersetzt. Siehe den Artikel 99 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847," den der Leser im Anhange zu diesem zweiten Bande unseres Werkes finden wird.

Ueber das, was in England als gewöhnlicher Bruch oder gewöhnliche Leecage anzusehen ist, herrscht keine gesetzliche Verordnung. In den Vereinigten Staaten, so wie in allen Ländern des Europäischen Festlandes, ist man in Hinsicht gewisser Procente nach Maßgabe der Artikel, manchmal auch nach der Dauer der Reise, übereingekommen, daß der Versicherer dafür nicht zu haften habe, selbst wenn Schiffbruch stattfinden oder das Schiff stranden sollte. Wenn aber der Schaden durch Bruch oder Leecage die festgestellte Procent-Rate übersteigen sollte, so haftet der Versicherer nur im Strandungsfalle oder bei Schiffbruch, für alles was darüber geht. In den Vereinigten Staaten sind diese Raten nach den besonderen Bestimmungen der verschiedenen Versicherungsgesellschaften geordnet. Auf unserem Festlande findet man sie in den verschiedenen Assekuranz-Ordnungen, Plänen u. s. w., und in den Policen. Die besagte Tabelle wirft darüber das nöthige Licht, desgleichen die in dem ersten Bande dieses Werkes eingeführten Policen der meisten Europäischen Versicherungs-Plätze.

Bei Versicherungen auf Vieh und andere lebende Thiere, haftet der Versicherer für keinen Verlust der aus etwaiger Viehseuche oder dem natürlichen Tode der Thiere fließt. Der Schaden in diesem Falle ist offenbar nicht den Unfällen der See, sondern der natürlichen Beschaffenheit der Sache, einem vitio rei zuzuschreiben.

In England und in den Vereinigten Staaten sind Versicherungen

auf Vieh u. s. w. mit der Clausel: „frei von Sterblichkeit und Wurf“ nicht ungewöhnlich. In einem Falle, wo dreißig Maulthiere, zehn Esel und dreißig Ochsen von Cork (Irland) nach den beiden Inseln Barbadoes und St. Vincent mit der Clausel: „frei von Sterblichkeit und Wurf“ versichert waren, ergab es sich, daß mit Ausnahme von fünf Maulthieren und eines Esels, alle übrigen eingeschifften Thiere, nämlich 25 Maulthiere, 9 Esel und 30 Ochsen auf der Reise starben, und zwar in Folge eines heftigen Sturmes, der eine furchtbare Stampf- und Klopfsee erzeugt und das Schiff auf eine ungewohnte Weise herumgeworfen hatte. Es kam hier darauf an zu entscheiden, ob und wiefern diese außerordentliche Sterblichkeit die unmittelbare Folge der Gefahren der See war oder nicht; — denn wenn sie nicht geradezu von den Unfällen der See herrührte, so waren die Versicherer durch die Clausel: „frei von Sterblichkeit“ aller Verbindlichkeit entbunden. Gestützt auf eine, vor Jahren stattgefundene Entscheidung, in dem Rechtsfalle von Tate v^s Hodgson (siehe Park p. 141 Edit. 8,) hatte Lord Tenterden früher die Ansicht ausgesprochen, daß wenn ein Schiff durch die Gefahren der See aus seinem natürlichen Cours getrieben und die Reise dadurch dermaßen verlängert würde, daß Proviant und Viehfutter aufgezehrt werden und die Nahrungsmittel der Thiere fehlen müßten, wodurch dann ihre fernere Erhaltung unmöglich würde, so könnten die Versicherer in Folge der erwähnten Clausel: nicht für den Verlust verantwortlich gemacht werden. Aber in dem besagten Falle entschied Lord Tenterden, in Gemeinschaft mit den übrigen Richtern der „King's Bench,“ daß dieser Verlust geradezu den Unfällen der See zuzuschreiben sei, wofür die Versicherer zu haften hätten, und daß die gedachte Clausel: „frei von Sterblichkeit“ sie dieser Verbindlichkeit nicht entbinden könne, weil unter dem Worte: „Sterblichkeit“ in seiner Bedeutung niemals ein gewaltsamer Tod, sondern nur ein Tod aus natürlichen Ursachen verstanden werden könne. (Siehe Lawrence v^s Aberdein, 5 B. & Ald. 107 und 111.)

In Hamburg ist die übliche Clausel bei Versicherungen auf Vieh: „frei von Beinbruch und natürlichem Tode“ oder auch manchmal: „frei von Beinbruch und natürlichem Tode, ausgenommen im „Strandungsfalle.“

Man hat in der Englischen und Amerikanischen maritimen Jurisprudenz den Grundsatz als unerschütterlich aufgestellt und befolgt, daß der Versicherer für keinen Verlust zu haften haben könne, der nicht zunächst und unmittelbar aus einer der Gefahren fließt, gegen

die Versicherung genommen worden ist — Causa proxima non remota spectatur ist die Regel, weil, sagte der berühmte Lord Bacon, es kein Ende nehmen würde, wollte man sich auf gesetzlichem Wege um die Ursachen der Ursachen bekümmern, und deswegen habe das Gesetz sich nur mit der unmittelbar einwirkenden Ursache zu befassen. (Siehe Lord Bacon's: Maxims of the Law, 35 in seinen im Jahre 1737 herausgegeben: „Law Tracts") Gerade auf dieser Regel stützt sich der Englische Gebrauch, den Versicherer für keine Verlüste in Anspruch zu nehmen, welche ein Handels-Verbot, eine Blockade, oder die feindliche Besitznahme des Bestimmungshafens erzeugen können. Desgleichen wird er auch nicht für Volkshauer und Kosten des Proviants für die Schiffs-Mannschaft während einer Reparatur oder Aufenthalt des Schiffes, in Folge eines Embargo's, verantwortlich gemacht, obgleich in dem letzteren Falle, der Grundsatz, daß alle dergleichen Unkosten nicht den Versicherer, sondern vielmehr den Rheder treffen, der vorgeltende ist, da sie zu den gewöhnlichen Ausgaben einer Reise gehören. Man wird aus den beiden folgenden sich sehr ähnelnden Fällen ersehen, wie verschieden in dieser Hinsicht zwei der ersten Autoritäten, Lord Denman in England einer Seits, und der Richter Story in den Vereinigten Staaten anderer Seits, geurtheilt haben.

Ein Zusammenstoßen zwischen einem Schiff und einem Dampfer fand in Hoogly River, mit beträchlichem Schaden für beide, statt. Der Rheder des Schiffes forderte Ersatz von dem Rheder des Dampfschiffes, und man kam überein, die Sache einer schiedsrichterlichen Entscheidung zu unterwerfen. Diese fiel dahin aus, daß jeder der Betheiligten die Hälfte der gemeinschaftlichen Unkosten beider bezahlen sollte. In Folge dieses Erkenntnisses hatte das Schiff dem Dampfer einen Rechnungsfaldo zu bezahlen, und der Rheder desselben, auf Weigerung abseiten seines Versicherers, sah sich genöthigt Klage gegen denselben zu bringen, indem er das ausgelegte Geld als partikulare Havarie ansah, und die Ursache des Schadens „den Gefahren der See" zuschrieb. Das Gericht der „King's Bench" unter Lord Denman's Vorsitz, sprach den Beklagten frei, auf dem von dem Vorsitzenden angegebenen Grunde, daß die Verpflichtung der Zahlung der gedachten Summe „weder eine nothwendige, noch eine unmittelbare Folge der Gefahren der See sei, sondern aus einer willkührlichen Stipulation des Völkerrechts herrühre." (Siehe Devaux v^s. Salvador, 4 Ad. & Ell. 420)

Der Amerikanische Fall war der folgende: Das Amerikanische

Schiff: Paragon stieß in der Elbe, ohne beiderseitige Schuld, so heftig mit der Hamburgischen Galliote Frau Anna zusammen, daß die letztere sank und das erstere beträchtlichen Schaden erlitt. Der Eigenthümer der Galliote machte den Fall vor dem Admiralitäts-Gericht in Cuxhaven anhängig, und dieses, in Gemäßheit der Art. 1 Tit. VIII Assekuranz-Ordnung, verurtheilte einen jeden der beiden Rheder, zur Zahlung der Hälfte des ganzen Verlustes. Der ganze Betrag der Reparaturen des Schiffes Paragon in Cuxhaven, und des Werthes der Galliote und ihrer Fracht, war ungefähr 6000 Dollars, wovon der Capitain des Paragon's die Hälfte zu bezahlen hatte und auf Bodmerei nahm. Die Rheder des Schiffes belangten dafür die Versicherer, auf dem Grunde, daß der Verlust offenbar durch die Gefahren der See herbeigeführt worden sei, und der Richter Story, als Vorsitzender des obersten Gerichtshofes von Massachusetts, entschied zu Gunsten der Kläger, weil, sagt er: der Schaden die directe und unmittelbare Wirkung der Collision war. Die meisterhafte Begründung dieses Urtheils, deren Länge uns ihre Aufnahme hier verbietet, verdient wohl im zweiten Bande von „Phillips Treatise on the Law of Insurance“ p. 181 bis 190 nachgelesen zu werden; und es darf nicht unbemerkt bleiben, daß der Amerikanische Richter als Beleg seiner Ansicht und Meinungsverschiedenheit von Lord Denman, großes Gewicht auf die übereinstimmende Meinung aller Französischen Autoritäten, Emérigon, Pothier, Valin, Estrangin und Boulay-Paty legt, welche sämmtlich diesen Fall auf gleichlautende Weise entschieden haben würden, da sie über die Verbindlichkeit des Versicherers, nach allgemeinen Grundsätzen des See-Rechts in Bezug auf die Versicherungen in ähnlichen Fällen, keine Zweifel hatten. Wir erlauben uns, aus jener Begründung nur die Einleitung auszuheben, da sie nicht ohne Wichtigkeit für die Entscheidung anderer, weiterhin vorkommenden Fälle ist. „Die „einzige wirkliche Frage in diesem Rechtsstreite“ — sagt der Richter Story — „ist die, ob die Versicherer für die Summe zu haften „haben, welche nach dem Ausspruch des Hamburgischen Handelsge„richtes, das Schiff Paragon als Beitrag zu dem Ersatz des durch „die Collision entstandenen Verlustes entweder als allgemeine Havarie, „oder als eine directe Folge der Collision zu bezahlen gehabt hat. „Es giebt Dinge, die heut zu Tage wohl einverstanden sind, worüber „unlängst die Juristen sich noch herumstritten. Wir müssen zuerst „annehmen, daß das Urtheil des Hamburgischen Admiralitäts-Gerich-

„tes, welches competente Autorität in der Sache besaß, sich auf defi„nitive Weise in Betreff der Ursache und des Belaufs des Verlustes, „so wie des von einem Jeden der Betheiligten zu bezahlenden Bei„trags, ausgesprochen hat. Die Collision fand innerhalb der Terri„torial-Jurisdiction der Stadt Hamburg statt, und der Fall lag folg„lich auch innerhalb der Competenz seiner gerichtlichen Tribunäle und „mußte nach dessen Gesetzen entschieden werden. So wahr es auch „sein mag, daß die Stadt Hamburg keine Autorität besitzt, der übri„gen Welt vorzuschreiben, was nach dem See-Rechte als Havarie „grosse angesehen werden muß, so kann es doch nicht in Abrede ge„stellt werden, daß sie vollkommen berechtigt ist, innerhalb ihres eige„nen Gebiets Gesetze über Collision vorzuschreiben, welchen dort alle „Schiffe unterworfen sind, die dies Gebiet betreten. Die Hamburgi„sche Assekuranz-Ordnung enthält im Art. 1 und 2 ihres Tit VIII, „die in dieser Hinsicht nöthigen Vorschriften und hat stipulirt, daß in „allen Fällen zufälliger Collision zweier Schiffe, der Schaden über „beide Schiffe, ihre Fracht und Ladung, wie in allen Fällen gewöhn„licher allgemeinen Havarien" — („comunen Avarien" ist der technische Ausdruck der Ordonnanz) „vertheilt und von beiden zur „Hälfte getragen werden soll. Der Ausspruch des Admiralitäts-Ge„richtes in Hamburg hat entschieden, daß in diesem Falle die Collision „ganz zufällig und nicht durch die Schuld irgend eines der beiden „Betheiligten entstanden war, und in Folge dessen den Schaden zwi„schen beiden Schiffen vertheilt. Und diesen Ausspruch" — sagte der Richter — „halte ich in jedem Betreff für definitiv, auf dem jetzt all„gemein anerkannten Grundsatze, daß der Ausspruch eines fremden „Gerichtes von competenter Jurisdiction in der Sache (in rem) con„clusiv in Betreff der Fragen ist, über die es entscheidet. Die ur„sprünglichen Verhandlungen fanden hier in rem statt, und waren „ganz und gar die nämlichen, welche unsere eigenen Admiralitäts„Gerichte in rem, in allen Collisionsfällen innerhalb unserer eigenen „Jurisdiction vorgenommen haben würden. — Zweitens ist es „außer alle Frage gestellt, daß in allen Fällen von Havarie grosse, „wenn sie in einem auswärtigen Bestimmungshafen, oder in irgend „einem andern ausländischen Hafen, wo die Aufmachung rechtmäßiger „Weise stattfinden müßte, aufgemacht worden sind, so ist diese Auf„machung definitiv, nicht allein in Rücksicht ihrer Grundlagen, als „auch ihrer Vertheilung auf die verschiedenen Interessen, wenn sie

„auch durchaus von der Abmachung ausweicht, welche in ähnlichen „Collisionsfällen in unseren eigenen Häfen stattgefunden hätte“

Nach vollständiger Analyse vieler ähnlichen Fälle, besonders aber des oben von Lord Denman entschiedenen, stellt der Richter Story folgendes als das Resultat aller Autoritäten und als die Grundlage seines eigenen Erkenntnisses auf: „daß wenn irgend einer Regel des „Völkerrechts gemäß, die Kosten oder der Beitrag zu den Kosten, „oder der Verlust in Folge einer besonderen Gefahr den Gegenstand „der Versicherung trifft, das Gesetz jene Gefahr, zum praktischen Be„huf, als die zunächst liegende Ursache (proximate cause) dieser Kosten, „dieses Betrags oder Verlustes ansieht.“ Diesem Ausspruch hat auch der Kanzler Kent beigepflichtet, indem er das Erkenntniß des Richters Story für ein „durch ein richtiges Urtheil und eine gesunde Autorität wohlbegründetes erklärt.

Ungeachtet der allgemeinen Anerkennung des oberwähnten Grundsatzes, daß der Versicherer für keinen Verlust zu haften habe, der nicht zunächst und unmittelbar aus einer der Gefahren fließt, gegen die der Versicherte sich zu decken gesucht hat, so ist man doch in neuerer Zeit, in England sowohl als in den Vereinigten Staaten, darüber einig geworden, daß wenn ein Schiff ursprünglich vollkommen ausgerüstet worden, und einen tüchtigen und erfahrenen Capitain gehabt hat, der Versicherte alles gethan hat, das vernünftiger Weise von ihm gefordert werden kann und daß der Versicherer in solchem Falle für jeden Verlust aufkommen muß, der zunächst aus einer der Gefahren der See fließt, gegen die man Versicherung genommen, wenn auch der Verlust ursprünglich aus einer entfernteren Ursache durch Nachlässigkeit oder Versehen und Versäumniß des Schiffers und seines Volkes entstanden, oder dadurch herbeigeführt worden wäre. Diese Regel ist heut zu Tage so unbezweifelt festgestellt, daß alle früheren Entscheidungen Lord Mansfield's und Lord Kenyon's über diesen Punkt beseitigt worden sind. Wir heben als Beleg einen einzigen Fall aus einer großen Fülle derselben aus.

Ein Russisches Schiff, welches beim Beginn seiner Reise vollkommen seetüchtig, von einem competenten und intelligenten Capitain befehligt und mit hinlänglicher Mannschaft versehen war, sah sich im Laufe seiner Reise von Amsterdam nach St. Petersburg in Folge der eintretenden rauhen Jahrszeit genöthigt, in einem Hafen Finnlands zu überwintern, wo dasselbe, wie unter solchen Umständen üblich ist, der Sorgfalt des Steuermannes anvertraut blieb, welche zur

erforderlichen Obhut vollkommen hinreichte. In Folge der von ihm begangenen Nachlässigkeit, ein Feuer, welches er in der Cajüte angezündet hatte, während seines Besuchs am Bord eines benachbarten Schiffes nicht ausgethan zu haben, verbrannte das Schiff. Das Gericht war der Meinung, daß, da Feuer — eine der durch die Versicherung gedeckten Gefahren — die allernächste Ursache des Verlustes gewesen wäre, so blieben die Versicherer dafür verantwortlich, obgleich die Nachlässigkeit des Steuermannes die entferntere Ursache des Verlustes war. (Siehe Busk v^{s} Roy. Exch. Ass. Co. 2 B. & Ald. 72.)

Es würde uns zu weit führen, alle die Fälle aufzählen zu wollen, in denen die Verbindlichkeit des Versicherers, so wie die des Rheders, für die Nachlässigkeit oder Veruntreuungen des Capitains oder seiner Mannschaft, in Anspruch genommen werden kann. Wir begnügen uns also blos mit der Bemerkung, daß nach Englischen Gesetzen, der Rheder nur bis zum Belauf seines Schiffes und dessen Fracht, für jeden Diebstahl, Unterschleif oder für irgend eine, von dem Capitain und seiner Mannschaft mit seinem Wissen begangene That aufkommen muß, daß er für keinen Schaden durch Feuer, oder für Diebstahl oder Unterschleif von Juwelen, Geld u. s. w. zu haften hat, wenn deren Werth in dem Connossemente nicht angegeben worden ist; endlich, daß die Verantwortlichkeit des Capitains, mit Ausnahme des letztgenannten Falles, durchaus dieselbe ist, welche sie nach dem gemeinen Rechte sein würde. — Auch in Hamburg ist der Rheder nur bis zum Belaufe seines Schiffes und dessen Fracht, verantwortlich.

Ueber die Verbindlichkeit der Versicherer auf Güter, wie über den Anfang und das Ende der Versicherung, ist schon das Nöthige in unseren Erörterungen über den Anfang und das Ende der Gefahr gesagt worden. Desgleichen haben wir uns in dem Kapitel 5 des Titels III der Abtheilung II Band 1 S. 790 bis 793 incl. über die Gefahren gewisser Verlüste durch die Maasregeln fremder Regierungen, so wie der Regierung welcher der Versicherer angehört, namentlich durch Embargo und Blockadefälle ausgesprochen. Es bleibt uns demnach noch übrig, einige ergänzende Bemerkungen über die Verbindlichkeit des Versicherers für die Gefahren des Contrabande und Schleichhandels, nach und in dem Auslande hinzuzufügen. Ueber diese kann kein Zweifel herrschen, sobald derselbe durch den Versicherten auch nur einigermaaßen von dem beabsichtigten Schleichhandel unterrichtet worden ist, da er ohnehin aus der Form der Police, oder aus seiner sonstigen

Kenntniß von den Gebräuchen und Landesgesetzen des Bestimmungshafens, des Schiffes und der Güter in Betreff des ausländischen Handels zu schließen im Stande sein muß, worauf es hier gemünzt ist. Die Regel demnach ist diese, daß ohne ausdrückliche Stipulationen in der Police, der Versicherer im Allgemeinen für die Gefahren der Verletzung der Handelsgesetze des Auslandes verantwortlich bleibt, in so fern, jedoch nur in so fern es sich erweisen läßt, daß er von dieser beabsichtigten Verletzung Kenntniß oder gegründeten Verdacht gehabt haben müsse. (Siehe Phillips Vol. I p. 677.) Auch Emérigon ist hiemit ganz einverstanden, siehe Vol. I p. 684.

Wenn es von dem Versicherer vorausgesetzt werden darf, daß er von einem besonderen Handels-Verbot in einem Hafen des Auslandes unterrichtet sei, und wenn zu gleicher Zeit, in dem Ausgangshafen des Schiffes, aller Handel verboten wäre, so kann es dem Versicherer nicht entgehen, daß eine Verletzung der bestehenden Handelsgesetze beabsichtigt ist, wenn auch in der Police nichts darüber gesagt ist. Und wenn der Gegenstand der Versicherung specifisch in der Police beschrieben und ein Artikel wäre, dessen Aus- oder Einfuhr in dem Lande aus dem oder wohin er geführt werden soll, notorisch verboten ist, so bleibt der Versicherer jedenfalls verantwortlich. In Gemäßheit dieses Grundsatzes ist es in einem Gerichtshofe der Vereinigten Staaten entschieden worden, daß wenn auch in einer Police Ausnahms-Stipulationen, in Betreff der Nicht-Verbindlichkeit des Versicherers bei einem Handels-Verbot eingeführt werden, so würde er dennoch verantwortlich für eine solche Gefahr in Betreff der Güter bleiben, welche in der Police genannt sein möchten. Man hatte in New-York Versicherung auf „Güter oder gemünztes Geld“ (goods or specie) von „New-York nach Curaco, Nuevitas, Matanzas und zurück“ genommen, mit der Clausel: „frei von den Gefahren eines Handels-Verbots.“ Als das Schiff von einer andern Spanischen Colonie in Matanzas einlief, ward das an Bord befindliche Geld, in Folge eines Verbots der Spanischen Regierung, die Ausfuhr desselben betreffend, confiscirt. Das Gericht war der Ansicht, daß, da in Betreff der Ladung im Allgemeinen, die Versicherer nicht gewußt hätten, woraus die Ladung bestand, so wäre der Versicherte zu keinem Schaden-Ersatz in Rücksicht des Handels-Verbotes, berechtigt. Da aber das Geld genannt wäre, so könnte es den Vortheil der betreffenden Ausnahme nicht genießen, da die Versicherer verbunden wären, die allgemeinen Verordnungen der Spanischen Colonien zu kennen. (Siehe in Phillips Vol. I p. 684

den Fall von 2 Seton v^s Del. Ins. Co. Condy's Marsh. 346 N. 2 Wash. 135.) Würde die Regel nicht billiger ſein, daß nur unter ausdrücklichen Stipulationen in der Police, der Verſicherer für die Gefahren des Schleichhandels dafür zu haften, in allen anderen Fällen aber durchaus nicht dafür zu haften habe? Daß übrigens die Verſicherung der Seegefahr, wenn ſolche durch den verbotenen Handel nicht vermehrt, durch denſelben nicht präjudizirt wird, ſcheint ſelbſtverſtändlich.

In Folge einer unveränderlichen Regel aller Aſſekuranz-Contracte, wird in der Verantwortlichkeit des Verſicherers, der eine Gefahr übernommen hat, nichts verändert, wenn durch gewiſſe Eventualitäten welche der Verſicherte nicht vorausſehen noch vermeiden konnte, die Gefahr bedeutend vermehrt würde. Wenn alſo Verſicherung gegen die Gefahr fremder Nehmung genommen wäre, und nach dem Abſchluß der Police ein Krieg ausbräche, ſo bleibt der Verſicherer verantwortlich, denn die Gefahr einer Kriegs-Erklärung gehört offenbar zu einer der von ihm übernommenen Gefahren.

Ein anderer, allgemein anerkannter Grundſatz des Aſſekuranz-Weſens iſt dieſer, daß den Verſicherer eines Gegenſtandes kein Schaden oder Verluſt trifft, der aus der Verbindung deſſelben mit einem andern, ihm auferlegt werden könnte. Wer auf Güter verſichert, hat nichts mit der Fracht zu thun — was er verſichert, iſt die glückliche Ankunft des Schiffes. Deswegen iſt es anerkannte Regel des See-Aſſekuranz-Geſetzes, daß, obgleich beſchädigte Waare, oder das Product derſelben in baarem Gelde, bei Ankunft dieſelbe Fracht zu bezahlen haben würde, als wenn ſie geſund angekommen wäre, ſo iſt der Verſicherer nicht für den Verluſt verantwortlich, den der Verſicherte dadurch erleiden mag, daß er dieſelbe Fracht für Waare bezahlen muß, deren Werth bedeutend verringert worden iſt. Auch haftet er für keine pro rata Fracht, welche der Kaufmann dem Schiffs-Rheder zu bezahlen haben mag. Ohne Havarie kommt übrigens eine pro rata Fracht ſelten vor. Ein Fall dieſer Art iſt jedoch in dem Artikel 299 des Franzöſiſchen „Code de Commerce“ vorausgeſehen, wenn nämlich während des Verlaufs der Reiſe, der Handel mit dem Lande, wohin das Schiff beſtimmt iſt, verboten wird, und daſſelbe mit ſeiner Ladung zurückzukommen gezwungen iſt. In dieſem Falle wird die Fracht für die Ausreiſe bezahlt, obgleich das Schiff für die Reiſe „aus und zu Haus“ verfrachtet worden iſt. Hier aber, iſt wohl hauptſächlich eine ſonſtige Havarie

zu berücksichtigen, und dann haftet der Versicherer auf Güter, wenigstens in Hamburg, und nach dem § 6 des Artikels 701 im „Wetboek van Koophandel“ auch in Holland (in England freilich nicht) in dem Sinne für pro rata Fracht, als er bei weiterem Transport die Differenz-Fracht zahlt, und bei einem Verkauf im Nothhafen das ersetzt, was an der versicherten Summe gegen das Netto-Provenü, absichtlich der pro rata Fracht, fehlt. In England, im letzteren Fall, desgleichen, indem ein solcher Umstand zum Abandon berechtigt. — Der Schluß des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ Art. 96 sagt: „Wenn die beschädigten Güter anderswo „als am Bestimmungsorte verkauft werden, so wird der Brutto-Auc„tions-Ertrag nach Abzug der Verkaufskosten, Fracht, wie solche nach „Landesgesetz hat bezahlt werden müssen und Zoll — (die übrigen „Kosten der Rettung, Lagerung u. s. w. gehören in Havarie grosse) — „von den Taxen der Police, oder in Ermangelung derselben von der „Werthbestimmung nach § 11 abgezogen und solcher Schaden nach „den Bedingungen dieses allgemeinen Plans, nebst den Besichtigungs„und Dispachekosten, vom Versicherer bezahlt.“ Ueber die Verbindlichkeit des Versicherers in Fällen einer erzwungenen Verschiffung der Güter an Bord eines anderen Transport-Fahrzeuges die Mehrfracht bezahlen zu müssen, hat man hie und da Zweifel erheben wollen, wir glauben aber ganz unbezweifeltermaßen dargethan zu haben, daß er dieser Verbindlichkeit nicht entgehen kann, so wie er auch zu dem Vortheil einer Minderfracht berechtigt bleibt.

Wir werden in unserer Untersuchung eines totalen Verlustes der Fracht Gelegenheit haben, zu bemerken, wie die Gefahren der See, welche einen Total-Verlust von Schiff und Gut herbei führen, die Quelle einer Forderung an die Versicherer für den Total-Verlust von Fracht und imaginairen Gewinn werden müssen, unterdessen aber mag hier vorläufig der Grundsatz seinen Platz finden, daß wenn dieselbe Fatalität, die einen Gegenstand der Versicherung zerstört oder beschädigt, auch den totalen oder partiellen Verlust eines anderen zur Folge hat, so ist der Versicherer des letzteren verpflichtet den Schaden zu ersetzen.

Zweites Kapitel.

Verlüste für welche der Versicherer nach den üblichen Bedingungen der Police haften muß.

Wir haben in dem vorangehenden Kapitel die Gränzen der Verbindlichkeit des Versicherers für gewisse Gefahren zu bestimmen versucht, welche in den Policen nur angedeutet oder gar nicht ausgesprochen sind. In dem gegenwärtigen handelt es sich um die Gefahren, welche die Policen aller Länder mehr oder weniger ins Auge fassen und nennen, oder wo dies nicht geschieht, welche die Handelsgesetzbücher der verschiedenen Nationen bezeichnen, wodurch sie den Policen zur Grundlage dienen, wie das z. B. bei den Livorneser Policen der Fall ist. (Siehe Band 1 Tit. III S. 153.)

In dem reinen und unbedingten Versicherungs-Contracte will der Versicherte vor jeder Gefahr, der sein Eigenthum auf der versicherten Reise ausgesetzt ist, geschützt sein, und von der Verbindlichkeit des Versicherers können und sollten demnach keine Unfälle ausgeschlossen sein, als diejenigen, welche den Fehlern des Versicherten selbst oder seiner Stellvertreter, und der inneren Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes beizumessen sind. Jedoch werden noch in einigen derselben die Verlüste ausgenommen, welche durch Versehen und Betrug des Schiffers und der Matrosen entstehen, wofür indessen kein erheblicher Grund existiren kann, denn die Ansicht, daß diese Personen an der Stelle des Versicherten selbst handeln, fließt aus einer höchst irrigen Auffassung von der Natur der Sache.

Wir haben schon im vorangegangenen Kapitel die Bestimmungen der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung in Hinsicht der von dem Versicherer übernommenen Gefahren, so wie auf die Clauseln

der Hamburgiſchen, desgleichen der Engliſchen, Franzöſiſchen, Amſterdamer und andere Policen hingewieſen und müſſen jetzt dieſen Gegenſtand auf eine genauere Weiſe unterſuchen.

Die Londoner Policen enthalten in Betreff der übernommenen Gefahren folgende Worte: „Gefahren der See, der Kriegsſchiffe, des „Feuers, der Feinde, Seeräuber, Ueberraſchungen, Nehmungen zur „See, Arreſte, Bekümmerungen von Königen, Fürſten und Völkern, „von welcher Nation, Condition oder Qualität ſie auch immer ſein „mögen; Baratterie des Schiffers und der Matroſen, und alle an„deren Gefahren, Verluſte und Unglücksfälle, welche zum Schaden „und zur Verletzung oder Zerſtörung der gedachten Güter und Waa„ren und des Schiffes u. ſ. w. (ſiehe Band 1 dieſes Werkes S. 442) „ſich ereignen mögen.“

Der Franzöſiſche „Code de Commerce“ enthält in ſeiner Sect. II des Tit. X Art. 350 folgende Beſtimmungen der Verluſte zu Laſten des Verſicherers: „Alle Verluſte und Schäden, welche den „verſicherten Gegenſtand treffen, durch Sturm, Schiffbruch, Stran„dung, zufälliges Zuſammenſtoßen, erzwungene Veränderung der „Reiſe oder des Schiffes, durch Werfung, Feuer, Nehmung, Plün„derung, Aufenthalt auf Befehl höherer Macht, Kriegserklärung, Re„preſſalien und überhaupt alle übrigen Unfälle der See.“ Die Art. 351 und 352 des beſagten „Code de Commerce“ ſprechen den Verſicherer frei von aller Verantwortlichkeit für Verluſte durch Abweichungen von der Route und von allem Verluſte, welchen die unmittelbare Einmiſchung des Verſicherten veranlaßt haben könnte, desgleichen von Verluſten durch die innere Beſchaffenheit des verſicherten Gegenſtandes, und von allen Schäden, welche durch die Schuld des Eigenthümers, Befrachters oder Verladers entſtehen könnten. Der Art. 353 entbindet den Verſicherer nicht minder von aller Verbindlichkeit für die unter dem Namen Baratterie des Patrons bekannte Untreue und für die Fehler des Capitains und ſeiner Mannſchaft. Aber aus denen im erſten Bande dieſes Werkes S. 448 eingeführten Policen von Paris und Bordeaux wird der Leſer erſehen können, daß die Verſicherer, von den Bedingungen des „Code“ abweichend, die Gefahren der Baratterie auf ſich nehmen. Auch verweiſen wir den Leſer auf die über dieſe Punkte S. 455 und 456 des erſten Bandes eingeführten Bemerkungen.

Eine genaue Unterſuchung der beſonderen Stipulation der daſelbſt S. 475 und 480 gegebenen Trieſter Policen dürfte dem Leſer zu empfehlen

sein. Die dortigen Versicherer übernehmen die Gefahren der Baratterie des Schiffers und seiner Mannschaft.

Desgleichen müssen wir den Leser auf die ibid. S. 485 bis 491 gegebenen Stipulationen der Amsterdamer Policen aufmerksam machen. Im Einklange mit den Art. 640 und 641 des „Wetboek van Koophandel" haften die Versicherer auf Casco und auf Fracht für keine Baratterie des Capitains, und Versicherer auf Waaren gleichfalls nicht, wenn, und in so fern diese Waaren das Eigenthum des Schiffs-Rheders sind, aber in jedem anderen Falle bleiben die Versicherer auf Güter dafür verantwortlich. Die S. 489 gegebene Police auf Güter sagt ausdrücklich, daß die Versicherer den Risico aller Gefahren übernehmen, die aus der Nachlässigkeit, Versäumniß und Spitzbüberei des Schiffers und Schiffsvolkes entstehen können, so wie auch den Risico aller andern bedachten und unbedachten, gewöhnlichen und ungewöhnlichen Schicksale der See, ohne eine einzige Ausnahme.

Nach der Antwerpener Police (ibid. S. 497) besteht die Verantwortlichkeit des Versicherers für Nachlässigkeit und Baratterie des Capitains und der Mannschaft, nur in dem Falle nicht, wo ein Verlust, welcher durch Unterschleif des Capitains in Betreff der Rheder, Schiffs-Eigner oder ihrer Bevollmächtigten entsteht, wenn der Capitain von ihnen gewählt worden ist, und dieser Unterschleif den Anschein des Betrugs oder der Schwindelei trägt.

In der Barceloneser Police (ibid. S. 505) giebt es der Ausnahmen von denen, dem Versicherer zur Last fallenden Schäden oder Verlüsten mehrere, namentlich in Betreff des Beschlags oder der Confiscation bei Einschwärzung der Waare. Es muß hiebei bemerkt werden, daß nicht gesagt wird, ob hier von Contrebande in den Häfen des Vaterlandes oder im Auslande die Rede ist. Ueber Baratterie und Versehen, Versäumniß und Nachlässigkeit des Capitains und des Schiffsvolkes enthält weder die Spanische Police noch das Spanische Handelsgesetzbuch die mindeste Vorschrift.

In den Bremer Policen (ibid. S. 511 und 513) befinden sich keine Stipulation in Betreff der allgemeinen Schäden oder Verlüste und in den Neubearbeiteten Bedingungen der sechs Bremer Versicherungs-Gesellschaften eben so wenig.

Die Copenhagener Policen (ibid. S. 515 bis 520) enthalten die besondere Stipulation, der Verbindlichkeit des Versicherers für die üblichen in den meisten Policen genannten Gefahren der See, Versehen oder Versäumniß des Schiffers und dessen Mannschaft, Spitz-

büberei der Mannschaft, aber nicht des Capitains, haftet also nicht für Baratterie.

In den Lissaboner Policen (ibid. S. 522 und 523), worin sich ebenfalls die Nomenclatur der üblichen von dem Versicherer übernommenen Gefahren ziemlich vollständig befindet, wird von Baratterie, Spitzbüberei, Versehen oder Versäumniß des Capitains und der Mannschaft nichts gesagt, aber die Empörung des Schiffers und der Mannschaft zu einer Ausnahme gemacht.

Von den Neapolitanischen Policen ist es nur die eine, der Neapolitanisch-Procidanischen See-Assekuranz-Compagnie (ibid. S. 525), welche sich für keine Art von Baratterie oder Diebstahl, noch für irgend welche Folgen eines heimlichen Verkehrs oder Unterschleifs verantwortlich macht.

Alle Schäden sind ihrer Beschaffenheit nach entweder particulare oder große Havarie. Zu den ersteren gehören alle ungewöhnlichen Kosten, welche allein, eines Gegenstandes wegen, gemacht werden, und die Beschädigung, welche der Gegenstand zufällig erleidet. Zu der letzteren werden alle außerordentlichen Kosten gerechnet, welche zur Rettung von Schiff und Ladung verwandt, und alle Schäden, welche zur Erreichung dieses Zweckes veranlaßt werden, so wie alle Verlüste, denen man sich zu diesem Behuf freiwillig, aber nur im Nothfall unterwirft. Die particulare Havarie wird von dem Eigenthümer oder seinem Versicherer allein getragen; die große Havarie aber über das Schiff, die Ladung und die Frachtgelder vertheilt.

Alle Verlüste sind entweder theilweise, totale, oder mehr als totale, wie z. B. in dem schon erwähnten Falle, wo das Schiff nach bestandenen Reparaturen für große Havarien, die dem Versicherer zur Last fallen, hinterher total verloren geht und ihm die Bürde des Ersatzes für einen Total-Verlust auferlegt. Damit ein Verlust ein totaler genannt werde, ist es nicht nothwendig, daß der versicherte Gegenstand völlig verloren gehe; in gewissen Fällen erlauben die Gesetze denselben als völlig verloren anzusehen und ihn dem Versicherer zu überlassen, wenn er auch gleich noch völlig vorhanden ist.

Um die Beleuchtung der Verlüste, wofür der Versicherer zu haften hat, auf eine zweckmäßige Weise unternehmen zu können, glauben wir sie folgendermaßen eintheilen und zum Gegenstand unserer Untersuchungen machen zu müssen.

1. Verlüste durch die eigentlichen Gefahren der See, Sturm, Strandung, Werfung u. s. w.
2. Verlüste durch Feuer.
3. Verlüste durch Kriegszustände, feindliche Nehmung, Confiscation u. s. w.
4. Verlüste durch Aufenthalt, Arrest und Embargo.
5. Verlüste durch Versäumniß, Versehen oder Betrug des Schiffers und seines Volkes. Baratterie.
6. Verlüste durch Seeräubereien, Plünderungen und Diebstahl.
7. Verlüste durch die Kosten der Rettung.
8. Verlüste durch inneres Verderben des versicherten Gegenstandes.

II. Verlüſte durch die eigentlichen Gefahren der See.

Obgleich in üblichem, weitläufigerem Sinne hierunter alle Schäden verſtanden werden, welche im Verlauf einer See-Reiſe ſich ereignen können, folglich auch feindliche Nehmung, Baratterie des Schiffers u. ſ. w., ſo handelt es ſich hier doch im engeren Sinne nur um die Verlüſte, welche beſonders Stürmen und Wellen, Klippen, Sandbänken u. ſ. w. zuzuſchreiben ſind, ſo wie um die daraus entſtehenden Unglücksfälle, als Schiffbruch, Strandung, Colliſion und ihre Folgen, desgleichen das Sinken auf hoher See, und andere.

Das Sinken auf hoher See, wenn es die Folge der Macht der Stürme oder Orkane iſt, gehört offenbar zu den Verlüſten, deren Urſprung in den Gefahren der See liegt. Die einzige Schwierigkeit hiebei iſt der Beweis des Verluſtes, je nachdem das Schiff mit Mann und Maus — wie der triviale Ausdruck es beſchreibt — untergeht, oder nachdem die Mannſchaft, zur Rettung ihres Lebens, daſſelbe in den Schiffsböten verlaſſen oder ſich an Bord eines anderen Schiffes begeben hat.

Wenn man von dem Schiffe, eine geraume Zeit nach ſeiner bekannten Abreiſe, oder ſeitdem es zuletzt geſehen oder geſprochen worden iſt, gar nichts mehr gehört und erfahren hat, ſo findet die geſetzliche Vermuthung ſtatt, daß es verloren gegangen und auf hoher See geſunken ſei. Der Deutſche Ausdruck für einen ſolchen Zuſtand, den man in keiner andern Sprache wiederfindet, iſt Verſchollen ſein: man ſagt das Schiff iſt verſchollen, wenn man gar nichts weiter darüber gehört hat.

Die Handelsgesetzbücher oder Assekuranz-Ordnungen der meisten Staaten haben unter gewissen Modificationen den Termin der Zeit bestimmt, nach welchem eine solche Vermuthung gesetzlich eintreten und eine darauf gegründete Forderung an den Versicherer gemacht werden darf.

Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ drückt sich in dieser Hinsicht nur kurz aus, und sagt in ihren Tit. XI Art. 1 folgendes: „Wenn ein Schiff, das nach einem in den Gränzen „von Europa gelegenen Ort gehen soll, höchstens 3 Monate über „die ordinaire Zeit, in welcher dergleichen Schiff sonst insgemein die „Reise zu verrichten pflegt, ausbleibet, ohne daß Nachricht davon vor„handen; so kann solches für verloren gehalten werden, und steht dem „Assekurirten frei das Schiff und die darin geladenen Güter zu aban„doniren und von den Assekuradeurs die Bezahlung der von ihnen „gezeichneten Summen zu fordern; welche dann auch nach Ablauf „zween Monate von der Zeit an, da der Assekurirte ihnen die Aban„donirung durch einen geschworenen Makler oder durch den Dis„pacheur zu wissen fügen lassen, den Schaden mit 92 Procent zu be„zahlen schuldig sind.“ Art. 2 sagt: „Würde einer oder Mehrere „der Assekuradeurs innerhalb vorhin gesetzter Zeit zu bezahlen Be„denken tragen, so soll der Assekurirte ein ganzes Jahr und zween „Monate, von der Zeit an, da das Schiff abgegangen, in Ruhe „stehen, der Assekuradeur aber sodann nach Verlauf solcher Zeit, den „vollen Schaden zu 100 Procent ohne einen einzigen Abzug zu be„zahlen, auch falls der Assekurirte mittler Zeit Caution verlangte, ihm „solche zu leisten verbunden sein.“ Endlich Art. 3 sagt: „Auf gleiche „Weise wie vorhin angeführt worden, soll es mit dem Abandoniren „und Bezahlung des Schadens bei den Schiffen gehalten werden, „welche nach Westindien oder sonst nach einem Orte außer Europa „destinirt sind, jedoch daß nach der Ferne und Entlegung der Oerter „eine längere Zeit abgewartet werde.“

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ enthält nun folgende Aenderungen in seinem Theil II Tit. IV § 120. „Wenn ein Schiff von dem Tage an, da es in See gegan„gen ist, die wie nachfolgend bestimmte Zeit ausbleibt und überall „keine Nachricht von der Fahrt desselben gekommen ist, so kann es „als verschollen angesehen und als ein solches vom Versicherten „erklärt und dem Versicherer angedient werden. — Die obrigkeitlichen „Atteste vom Bestimmungsorte des Schiffes, daß solches dort nicht

„angekommen, müssen nach Ablauf nachstehend bestimmter Termine „ausgestellt sein, und hat der Versicherte außer dem gehörigen Inte„resse Beweise (— das Connossement muß indossirt eingeliefert wer„den —) den Abandon-Revers und bei Casco-Versicherungen, die an „Eides statt zu lgebende schriftliche Erklärung, wann ihm die letzte „Nachricht vom Schiffe zugekommen, beizubringen. Zwei Monate „nach geschehener Andienung ist der Versicherte berechtigt, den ver„sicherten Gegenstand dem Versicherer zu abandoniren, und ist letzterer „schuldig den Schaden zum Vollen zu bezahlen. Kommt später „solcher Gegenstand ganz oder theilweise noch wieder zu Tage, so ist „der Versicherte verpflichtet, ihn für Rechnung des Versicherers zu „reclamiren. — Die nach den verschiedenen Abgangs- und Bestim„mungsorten bestimmte Zeit oder Termine sind:

„für Europäische Reisen innerhalb der Ostsee und Nordsee bis „Bergen und bis Gibraltar, 4 Monate;

„für andere Europäische Reisen und jenseits Gibraltar, „für Reisen nach und von Nord-Amerika und Westindien, „6 Monate;

„für Reisen nach und von der Mexikanischen Küste und „Brasilien, 8 Monate;

„für Reisen bis und von dem La Platastrome und dem Cap „der guten Hoffnung, 9 Monate;

„für Reisen nach und von jenseits des Caps der guten „Hoffnung und des Cap Horn, 14 Monate.

„Reisen von und nach andern Plätzen im entsprechenden Ver„hältnisse.“

Die in dem obigen Artikel eingeführten Worte: „wenn überall „keine Nachricht von der Fahrt desselben Schiffes gekommen ist „u. s. w.“ entsprechen vollkommen der von Boulay-Paty gemachten Bemerkung, daß es nicht hinlänglich sei, daß der Versicherte keine Nachricht erhalten habe, sondern es muß überhaupt Niemand dieselbe erhalten haben. (Siehe in Emérigon, Tom. II. Chap. XIV Sect. IV p. 148 die „Conférence“ von Boulay-Paty.)

Die Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften enthalten in ihrem Art. 69 folgendes: „Wenn auf Casco, Ladung, Fracht oder auf sonstiges Interesse an „einem Schiffe versichert ist, von dem alle Nachrichten ausbleiben, so „gelten, directe Reisen vorausgesetzt, kommend oder gehend, folgende „vom Datum der Abfahrt an zu rechnende Fristen für den Termin,

„wo solches als verloren zu betrachten ist und die Compagnien be„dingungsmäßige Zahlung der versicherten Summen zu leisten haben, „wenn das Interesse gehörig erwiesen ist.

„Von hier oder nach hier innerhalb Europa, der Vorder „Asiatischen und Nord-Afrikanischen Küste, die Canarischen Inseln „mit eingeschlossen, ganz Nord-Amerika und West-Indien, ein „Jahr.

„Nach Brasilien und dem Platastrome, nicht weniger von „daher, funfzehn Monate.

„Von hier oder nach hier um das Cap Horn und jenseits des „Caps der guten Hoffnung, ein und zwanzig Monate.

„Reisen von und nach anderen Plätzen sind nach Analogie zu „bemessen.

„Schiffe aus den Nordseehäfen nach Grönland oder der „Davis-Straße und zurück versichert, werden ebenfalls als „verloren betrachtet, wenn solche, ohne davon vorhandener „Nachricht, binnen funfzehn Monaten nach erwiesener Abfahrt „nicht zurückgekehrt oder wo sonst eingelaufen sind.“

Die Preußische Assekuranz-Ordnung enthält hierüber folgendes:

§ 2311. „Will der Versicherte Schiff und Gut abandoniren, „weil solches über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben ist, so kann, „wenn das Schiff von oder nach einem Hafen in der Ost- oder Nord„see bestimmt war, die Andeutung geschehen, sobald drei Monate „über die gewöhnliche Zeit verlaufen sind.“

§ 2312. „War aber das Schiff von oder nach einem andern, „jedoch Europäischen Hafen bestimmt, so muß ein Zeitraum von sechs „Monaten abgewartet werden.“

Aus dem Französischen „Code de Commerce“ sind es die folgenden beiden Artikel, die hieher gehören:

Art. 375. „Wenn nach Ablauf eines Jahres, von dem Tage „der Abfahrt des Schiffes an gerechnet, oder von dem Datum der „zuletzt darüber gegebenen und empfangenen Nachricht, für Reisen ge„wöhnlicher Art, oder zweier Jahren für die großartigeren Reisen „(voyages de long cours), der Versicherte erklärt, daß er keine Nach„richt von seinem Schiffe erhalten hat, so kann er dasselbe dem Ver„sicherer abandoniren und Zahlung verlangen, ohne daß es darum „erforderlich sei, den Beweis des Verlustes vorzubringen. Nach Ab„lauf des einen oder zweier Jahre genießt der Versicherte der Stipu-

„lationen des Artikels 373.“ (Dieſen werden wir im Tit. IV Kap. 2 dieſes Werkes, den Abandon betreffend, geben.)

Art. 376. „In Fällen, wo eine Verſicherung für eine beſchränkte „Zeit ſtattgefunden hätte, wird, nach Ablauf der hier oben beſtimmten „Termine für die gewöhnlichen wie außergewöhnlichen Reiſen, der „Verluſt des Schiffes ſo betrachtet, als ob er ſich innerhalb der Dauer „der Verſicherung ereignet hätte.“

Der Urſprung dieſer letzten Verordnung, liegt in der neueren Franzöſiſchen Geſetzgebung für den Fall eines verſchollenen Schiffes, da es angenommen wird, daß der Verluſt unmittelbar nach Empfang der letzten Nachricht ſtattgefunden hat, ſo daß man z. B. ein Schiff auf drei Monate verſichert und keine Nachricht von demſelben eingegangen, jedoch eine neue Verſicherung auf ein Jahr genommen worden wäre, der Verluſt allemal den erſten Verſicherer trifft, falls man ohne alle weitere Nachricht von dem Schiffe bliebe. Die Sache verhält ſich, ſagt Boulay-Paty (Cours de Droit Comm. Mar. Vol. IV Tit. XI Sect. 1 p. 247), ganz wie in dem Fall eines Abweſenden, deſſen Erbſchaft demjenigen zugeſprochen wird, der ſein Recht dazu in dem Augenblick ſeines Verſchwindens oder der zuletzt von ihm eingegangenen Nachrichten rechtfertigen kann.

Das Spaniſche Geſetzbuch von 1829 enthält über dieſen Gegenſtand folgende Beſtimmungen: Art. 908. „Wenn bei den ge„wöhnlichen Reiſen ein Jahr und bei den langen Reiſen zwei Jahre „verfloſſen ſind, ohne daß Nachrichten von dem Schiffe eingegangen „ſind, ſo darf der Verſicherte den Abandon andeuten, und die Bezah„lung der verſicherten Güter von dem Verſicherten fordern, ohne daß „er nöthig hat, ſeinen Verluſt zu beweiſen.“

„Dieſes Recht muß in den im Art. 904 beſtimmten Terminen „in Ausübung gebracht werden.“ . . . .

Den beſagten Artikel 904 wird der Leſer in der Abhandlung vom Abandon finden.

Art. 909. „Für lange Reiſen behufs der Anwendung des vor„hergehenden Artikels, werden alle diejenigen gehalten, deren Beſtim„mung nicht iſt, irgend ein Hafen von Europa; ein in Aſien und „Afrika, am Mittelländiſchen Meer gelegener Hafen; oder ein Hafen „von Amerika dieſſeits der Flüſſe Plata und San Lorenzo und die „zwiſchen den Spaniſchen Küſten und den in dieſer Beziehung bemerk„ten Ländern liegenden Inſeln.“

Art. 910. „Wäre auch die Verſicherung für eine beſtimmte Zeit

„geſchloſſen, ſo kann doch abandonirt werden, wenn in den im Art. „908 feſtgeſetzten Friſten keine Nachricht von dem Schiffe eingegangen „iſt; jedoch bleibt den Verſicherern der Beweis zuſtändig, daß der „Verluſt ſich nach Ablauf ihrer Verbindlichkeit zugetragen habe.“

Das Holländiſche „Wetboek van Koophandel“ enthält folgenden allumfaſſenden Artikel 667. „Der Verſicherte kann ſeinen „Abandon an den Verſicherer machen und Zahlung fordern, ohne den „Beweis des Verluſtes des Schiffes zu liefern, wenn von dem Tage „der Abreiſe des Schiffes, oder von dem Datum der letzten über „daſſelbe erhaltenen Nachrichten, die folgenden Zeittermine ablaufen, „ohne daß man darüber die mindeſte Nachricht erhalte.

„Sechs Monate für die Reiſen von dieſem Königreich aus nach „den Europäiſchen Küſten, oder nach den Aſiatiſchen oder Afri„kaniſchen in der Mittelländiſchen See und im ſchwarzen Meere, et „vice versa. Ein Jahr für die Reiſen von dieſem Königreich nach „Madeira, Oſtindien, die Azoriſchen und die Canariſchen Inſeln und „Küſten von Afrika, oder die öſtliche Küſte von Amerika, et vice „versa.“

„Achtzehn Monate für die Reiſen von dieſem Königreich aus „nach den anderen Welttheilen, oder von dort aus zu Hauſe.“

„Für die Fälle von Reiſen zwiſchen zwei außerhalb des König„reiches gelegenen Häfen, ſoll der Termin nach dem Maasſtabe der „hier oben genannten Häfen und ihre Entfernung von einander, feſt„geſtellt werden.“

Das Sardiniſche Handelsgeſetzbuch, hat die beiden folgenden, dieſen Gegenſtand betreffenden Artikel:

Art. 405. „Wenn nach Ablauf eines Jahres“ u. ſ. w. — — buchſtäblich wie in dem, aus dem Franzöſiſchen „Code de Commerce“ oben citirten Artikel 375, und mit Beziehung auf den Art. 403 des Sardiniſchen Codex, an der Stelle des Franzöſiſchen Art. 373.

Art. 406. Der Anfang dieſes Artikels iſt gleichlautend mit dem oben angeführten Art. 376 des Franzöſiſchen „Code de Commerce,“ jedoch mit dem Zuſatze: „Wenn mehrere Aſſekuranzen auf Zeit ge„nommen worden ſind, ſo wird vorausgeſetzt, der Verluſt habe wäh„rend der Dauer der zuerſt ausgeführten Verſicherung Statt gefun„den.“ — In dem folgenden

Art. 407 wird der Unterſchied zwiſchen den gewöhnlichen und den großartigeren Reiſen — „voyages de long cours“ dadurch bezeichnet, daß man zu den letzteren alle die Reiſen zählt, welche in den

Regionen und jenſeits der Meerenge von Gibraltar gemacht werden, mit Ausnahme des Europäiſchen und des Afrikaniſchen Küſtenlandes, in dem einen Falle bis nach dem Sunde, in dem anderen bis nach den Cap Verd Inſeln, der Oſtſee, den Britiſchen Inſeln, Madeira und den Canariſchen Inſeln.

Weder in England noch in den Vereinigten Staaten iſt eine Zeit beſtimmt worden, nach deren Ablauf ein Schiff, von dem gar keine Nachrichten eingelaufen ſind, als verloren angeſehen werden ſoll, und daher beruht auch die Entſcheidung auf den beſonderen Umſtänden eines jeden einzelnen Falles.

An Belegen über dieſen Punkt, ſcheint es in den neueren Annalen der Engliſchen Rechtspflege im Aſſekuranzfache zu mangeln. Von den beiden, ſchon von Benecke im dritten Bande S. 334 und 335 vorgeführten Fällen, citirt ſelbſt Arnould, den erſten im zweiten Bande S. 794 ſeines Werkes. Es iſt der folgende:

In London war ein Schiff von Nord Carolina nach London, frei von Nehmung und Anhaltung, verſichert worden. Vier Jahre nach der Abfahrt des Schiffes, klagte der Verſicherer auf Bezahlung des Schadens, welchen er in der Klageſchrift dem Verſinken zur See zuſchrieb. Sein Beweis war, daß das Schiff die beabſichtigte Reiſe angetreten, man aber nachher nichts Weiteres von demſelben gehört hatte. Der Verſicherer behauptete, weil Nehmung und Anhaltung ausgenommen ſei, ſo müſſe der Verſicherer beweiſen, daß das Schiff wirklich auf die angegebene Weiſe verunglückt ſei. Der Ober-Richter Lee ſagte aber, es würde abſurde ſein von einem Verluſte, bei welchem wahrſcheinlich die ganze Mannſchaft verunglückt ſei, einen unumſtößlichen Beweis zu erwarten. Die Jury ſprach demnach für den Verſicherten. (Siehe den Fall von Green vs. Browne 2 Strange 1199 N. P.)

Ein anderes Schiff war gegen jeden Verluſt, der ſich vor dem 30 November ereignen möchte: „frei von Havarie,“ verſichert worden. Das Schiff ſegelte von Newcaſtle nach Kopenhagen, welche Reiſe gewöhnlich in 10 Tagen zurück gelegt wird. Es wurde von einem Franzöſiſchen Caper genommen, aber ranzionirt, und ſetzte die Reiſe in einem ſchlechten Zuſtande fort. Ungeachtet aller angewandten Mühe, war von dem Schiffe weiter nichts zu erfahren; mehrere ſpäter abgeſegelte Schiffe waren glücklich in Kopenhagen angekommen. Lord Mansfield ſagte der Jury, dieſer Grund ſei hinreichend anzunehmen, daß das Schiff verunglückt ſei, wenn nicht das Gegentheil ſich zeige.

Dennoch sprach die Jury für den Kläger. (Siehe den Fall von Newby vs Reid, N. P. in Marshall on Insur. p. 490.)

Der Rechtsfall von Houstman vs Thornton in Holt's N. P. Rep. 242 betraf ein Schiff, welches von Havana nach Flandern versichert war. Die durchschnittliche Reise vom Abgangshafen bis zur Bestimmung des Schiffs ist sieben Wochen, man hatte aber während neun Monate nichts darüber erfahren. Das Gericht hielt dies für einen hinlänglichen Beweis, daß das Schiff zur See gesunken sei. In einem anderen Falle, dem von Koster vs Innes, (Siehe Ry. & Mood 333) der auch von Abbott citirt wird, blieb die Frage über die Vollständigkeit des Beweises vom Sinken des Schiffes auf hoher See, auf dem Grunde des Mangels aller weiteren Nachrichten über dasselbe unentschieden, da Nachrichten über die Mannschaft seit der Abreise des Schiffes und nach dem vorausgesetzten Total-Verlust eingelaufen waren. Alle Zweifel in diesem Betreff, wurden jedoch durch die richterliche Entscheidung in dem Rechtsfalle von Koster vs Reed (siehe B & Cr. 19) beseitigt, da es hier angenommen ward, daß die bloße Thatsache der nicht erfolgten Ankunft des Schiffes in seinem Bestimmungshafen, nachdem die Abreise gehörig bewiesen und eine mehr als erforderliche Zeit für die Reise angesetzt worden war, hinlänglich sei, um einen primâ facie Beweis von einem Verlust durch die Gefahren der See zu liefern; denn es ward zugleich erkannt, daß selbst, wenn bei einer solchen Gelegenheit die Mannschaft geborgen wäre, so sei es durchaus nicht nothwendig, durch das directe Zeugniß eines derselben die wohlbegründete Vermuthung zu bestätigen, noch den Beweis zu führen, daß der Kläger das Schiffsvolk nicht habe vorführen können, besonders nicht in dem Falle eines auswärtigen Schiffes.

Als Grundlage einer allgemeinen Regel für Fälle ähnlicher Art, müßte man daher nothwendig voraussetzen dürfen, daß der Versicherte zu jeder Zeit im Stande sei, beweisen zu können, das versicherte Schiff sei wirklich nach dem genannten Hafen bestimmt gewesen und habe die Reise dahin, angetreten. Es ist aber durchaus nicht nothwendig, um dieser Voraussetzung die gehörige Kraft zu verleihen, Zeugen von den Häfen des Auslandes vorzubringen um die Thatsache zu begründen, daß man von dem besagten Schiffe dort nie etwas gehört habe. Ein Schiff war z. B. von Liverpool nach Miramichi in Neu-Schottland abgegangen, um von dort weiter nach Hayti zu segeln. Es ward gerichtlich für unnöthig gehalten, Zeugen von Miramichi herbeizurufen, um die Behauptung bewähren zu können, daß das Schiff,

ehe es Miramichi erreicht hatte, durch die Gefahren der See verloren gegangen ſei. Der einzige Zeuge der bei dieſer Gelegenheit vor Gericht geführt und angehört ward, war ein Comtoirbedienter der Rheder, der einfach den Eid leiſtete, man habe nie wieder etwas von dem Schiffe gehört, ſeit dem es in See gegangen war. (Siehe Twemlow v. Oswin 2 Campb. 84.)

Sturm und Ungewitter werden in der Hamburgiſchen Aſſekuranz-Ordnung und im Franzöſiſchen „Code de Commerce“ Art. 350 zuerſt unter den Gefahren der See genannt, welche der Verſicherer übernimmt, und beſitzen ihre Wichtigkeit nur als Urſache der Verluſte, welche ihre Folgen, Schiffbruch, Strandung, Werfung u. ſ. w. herbeiführen. Sturm heißt ein ſehr heftiger Grad des Windes, welcher das Meer ungeſtüm bewegt, wobei man höchſtens nur einige von den Unterſegeln, und wenn er ſehr ſtark iſt, nur ein Segel oder ſelbſt nur einen Bungel (beinahe ganz aufgegeietes Fock- oder Beſahnſegel) führen darf, um damit beizulegen oder zu lenzen (im Engl. to scud before the wind). Bei einem fliegenden Sturme, einem ſehr hohen Grade des Sturmwindes, der in Anſehung der Stärke, auf einen Orkan folgt, müſſen die Schiffe vor Topp- und Takel treiben (i. e. alle Segel gänzlich einnehmen,) die Stangen und Raaen ſtreichen, und manchmal gar die Maſten kappen, damit der Windfang dadurch vermindert werde. — Der höchſte Grad des Sturmwindes, welcher Bäume umreißt, Häuſer umwirft und durch ſeine veränderliche Richtung das Meer in eine ſchreckliche Bewegung ſetzt, heißt Orkan. Dieſe fürchterlichen Stürme zeigen ſich hauptſächlich zwiſchen den Wendekreiſen, wenn ſich der Paſſatwind wendet, und zur Zeit der Nachtgleichen, und ſind mit heftigem Regen begleitet.

Wenn das Schiff durch die Macht des Sturmes und der Wellen auf das Ufer, oder auf Felſen und Klippen mitten im Meere getrieben wird, ſo heißt dies Stranden, wenn es durch das Stoßen auf dieſelben in Stücke geſchlagen wird, ſo iſt der Schiffbruch vollkommen.

Es giebt mehrere Arten von Schiffbruch, die dem Verſicherten ein Recht zum Abandon verleihen. Zu der erſten gehört der ebengenannte Fall, wo das Schiff ſo zerſplittert und aus ſeinen Fugen geriſſen wird, daß Hölzer und Planken loſe umhertreiben, und das Schiff alle Form verliert. Es iſt gerade der Fall, von dem Emérigon ſagt: „Quoique les débris du navire naufragé existent, le navire „n'existe plus,“ und wo er eintritt, da iſt der Total-Verluſt, ſo wie

das Recht des Versicherten zum Abandon, ohne weitere vorläufige Anzeige, ganz unbezweifelt. Nur in Hamburg ist dies, wie der Leser aus dem oben (S. 208) gesagten, schließen muß, nicht der Fall — der Versicherte ist stets verpflichtet das etwa Geborgene, für Rechnung des Versicherers zu reclamiren.

Eine zweite Art des Schiffbruchs ist die, wo das gescheiterte Schiff, ohne total zerstört oder aufgelöst zu sein, durch den Unfall eine solche Erschütterung und Beschädigung seiner wesentlichen Bestandtheile erhält, daß es zum Behuf weiterer Schiffahrt nicht ohne außerordentliche Kosten, die den Werth desselben in seinem ausgebesserten Zustande weit übersteigen würden, reparirt und wieder hergestellt werden kann. Auch in diesem Falle wird der Verlust immer als ein totaler angesehen, jedenfalls so, nach gegebener Notiz des Abandons.

Die dritte Art des Schiffbruchs ist die, wenn das Schiff ungeachtet des außerordentlichen Schadens den es erlitten, dennoch zusammenhält, und für weniger als seinen Werth in seinem reparirten Zustande, ausgebessert und zum Behuf der Schiffahrt wieder hergestellt werden kann. In diesem Falle kann der Versicherte für einen Total-Schaden nur dann Ersatz erhalten, wenn der Versicherer seinen Abandon annimmt, widrigenfalls — und das ist heut zu Tage fast überall die gangbare Methode — kann er seine Forderung nur als für Havarie-Schaden stellen.

Sämmtliche drei Fälle, möge der Ersatz, den der Versicherte erhält, für einen Total-Verlust, oder nur für einen partiellen sein, gehören zu der Classe der Verlüste, deren Ursprung aus den Gefahren der See herstammt.

Die Franzosen, namentlich unter ihnen, Emérigon und Boulay-Paty, geben dem Schiffbruch zwei Arten, die eine, wo das Schiff, von den Wellen überwältigt, auf der Oberfläche des Wassers kein bleibendes Merkmal zurückläßt, die andere, wo das gescheiterte oder gestrandete Schiff, ohne durchaus zu verschwinden, dem eindringenden Seewasser keine Gränzen setzen kann. So wie Emérigon das Wort: „naufrage“ aus dem Lateinischen: „navis fractura“ ableitet, welches den Bruch eines Schiffes bedeutet, und daraus die Folgerung zieht, daß ein Bruch (bris) in einem solchen Falle allemal stattfinden müsse, so könnte das deutsche Wort: Schiffbruch mit viel größerem Rechte dies als Bedingung erheischen. Aber das Französische Wort „bris“ kann im Deutschen nicht immer auf Schiffbruch oder Strandung (letztere im Französischen: „échouement“ genannt)

angewandt werden, und wird von den Franzosen abermals in zwei Classen eingetheilt: „bris absolu und bris partiel.“ Der „bris absolu“ bedeutet den Fall, wo das Schiff auf Klippen stößt, sich öffnet und den Wellen zur Beute wird. Die Trümmer können gerettet werden, aber das Schiff existirt nicht länger. »Hier« — sagt Boulay-Paty — »unterscheidet sich der Bruch nicht von dem Schiffbruch: es ist der »Schiffbruch selbst, der den Versicherern zur Last fällt.« (Siehe Boulay-Paty Cours de Dr. Comm. et Mar. Tit. X Sect. XVI p. 18 Edit. de 1823.)

Der „bris partiel“ tritt ein, wo das Schiff durch das Stoßen auf einen fremden Körper leck wird. Wenn dieses Leckwerden weder Schiffbruch noch Strandung zur Folge hat, so wird ein einfacher Havariefall daraus, und der Art. 371 des „Code“ tritt dann in Kraft — das heißt, daß der daraus entstehende Schaden nach Maasgabe des gemeinschaftlichen Interesses des Versicherten und des Versicherers zu reguliren bleibt.

Dem ausgedehnteren Begriff von Strandung entspricht das Französische Wort: „échouement“ vollkommen, und dieses, nach der Erklärung, die Emérigon davon giebt, bedeutet: »wenn ein Schiff »auf einer Untiefe oder Sandbank den Grund berührt und sitzen »bleibt, weil nicht Wasser genug vorhanden ist, um es flott zu er»halten.« Nach dem Art. 1 Tit. XIV der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung, ist das Sitzenbleiben des Schiffes auf einer Sandbank einer Strandung gleich, denn er sagt: »Wenn das Schiff »gestrandet oder auf eine Bank zu sitzen kommt,« u. s. w.

Der eigentliche Begriff, welcher dem Worte: Strandung beizulegen ist, erhält durch die im Jahre 1749 zuerst in London eingeführte, und erst in den Jahren 1780 bis 1790 auch in Hamburg in Gebrauch gekommene Clausel: »frei von Beschädigung,« oder »frei von — Procent Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle« seine besondere Wichtigkeit. Die eigenthümliche Veranlassung zu dieser Clausel gab die Schwierigkeit, bei Seeschäden genau erkennen zu können, ob sie durch die Unfälle der See oder aus der natürlichen Beschaffenheit der Waare entstanden sind, wodurch der Assekuradeur, bei leicht verderblichen Waaren, stets dem Risico ausgesetzt blieb, für Schäden in Anspruch genommen zu werden, wofür er nicht zu haften brauchte. Um sich dagegen zu schützen, hatten die Versicherer kein anderes Mittel als die Versicherung: »frei von Beschädigung,« im Gegensatz zu einem totalen Verlust, oder mit der Clausel zu über-

nehmen: „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle.“ Es kommt daher sehr darauf an genau zu wissen, was hier unter einem Strandungsfalle zu verstehen sei. Bevor wir jedoch hierauf eingehen, glauben wir nicht unerwähnt lassen zu dürfen, daß wenn auch die Clausel: „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle,“ in Hamburg gebräuchlich ist, die Versicherer hier nur im Strandungsfalle eine jede partikular Havarie ersetzen, die drei Procent übersteigt. Die Clausel: „frei von — Procent Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle,“ kennt man in Hamburg nicht; auch würde dieselbe für den Versicherten jedenfalls nachtheiliger sein, als die vorstehende Bedingung. — In Bremen vergütet der Versicherer auf Waaren, die frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle, gezeichnet sind, die ersten zehn Procent nicht, da solche als gewöhnlicher Verderb zu Lasten des Versicherten bleiben.

Der Sinn den man mit einem Strandungsfall nicht nur im gemeinen Leben, sondern auch in der nautischen Kunstsprache zu verbinden pflegt, ist der, daß das auf den Grund festgerathene Schiff entweder gänzlich verunglückt, oder doch nur als Wrack wieder abgebracht wird. Im Tit. 5 Art. 18 der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung stehen die Worte: „Wenn ein Schiff strandet, „oder sonst durch Sturm und Ungewitter in einen solchen Zustand „geräth, daß es seine vorgehabte Reise nicht vollführen kann — — —“ so liegt hierin allerdings die Annahme, daß eine Strandung das Schiff zur Fortsetzung der Reise untauglich mache. (Siehe „Juristische Abhandlungen“ von A. Heise und F. Cropp 1827, Band 1 S. 69.) Außerdem geht aus dem Art. 5 Tit. XI und aus dem Art. 18 Tit. V deutlich genug hervor, daß man dabei nur auf die Güter, keineswegs aber auf das Schiff Rücksicht genommen habe, und dasselbe nothwendig als verloren erachtet haben müsse. Schon die Bedingungen von 1800 enthielten § 22 die folgende Erklärung des Strandungsfalles: „Als Strandungsfall wird nur erkannt, wenn „ein Schiff durch gewaltsame Umstände, nicht etwa auf einen durch „Ebbe entstehenden Grund festzusitzen kommt, sondern wenn es auf „einen Strand versetzt wird, und entweder gar nicht, oder nur „mittelst Entlöschung der Ladung durch fremde Hülfe wieder „abgebracht werden kann.“ Die Fälle, wo ein Schiff nur mittelst Entlöschung der Ladung und durch fremde Hülfe hat wieder abgebracht und ohne vorangegangene Reparatur seine Reise nicht hat fortgesetzt werden können, sind stets für Strandungen

anerkannt worden. Nur wenn ein Schiff durch eigene Anstrengung abkommt, und ohne vorgängige Reparatur seine Reise fortsetzt, hat man auch dann keinen Strandungsfall anerkennen wollen, wenn sich Beschädigung der Ladung ergab. Auch war bisher die Praxis im Hamburgischen Dispache-Comptoir, nur dann einen Strandungsfall anzunehmen, wenn das gestrandete Schiff **entweder gar nicht, oder nur mittelst Entlöschung der Ladung, durch fremde Hülfe wieder abgebracht werden konnte.** Es war demnach vollkommen einerlei, ob ein Schiff auf einen Strand, eine Klippe oder eine Sandbank gerathen war — wie es in dem besagten § 22 der Bedingungen von 1800 stipulirt war. Durch den Art. 93 des Tit. II Theil II des „Allgemeinen Plan's Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ ist hierin eine Aenderung eingetreten. Dieser sagt: „Ein „Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund „geräth und feststitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als Kappen der Masten, Werfung oder Löschung „— (nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Winden „auf den Ankern, Backstellen der Segel) — abgebracht wird, oder „durch höhere Fluth abkommt, und wenn das Schiff durch solches „Feststitzen Schaden am Rumpfe erlitten hat, der so bedeutend ist, „daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt.“

Es scheint hier, als ob man die Beschädigung der Güter zum speciellen Maßstab des Strandens und des Schadens am Rumpfe machen wolle, so, daß wenn das Schiff auf einen Grund geräth, Feststitzen bleibt, dann aber durch höhere Fluth abkömmt, von keinem Schaden am Rumpfe die Rede sein könne, wofern er nicht durch die Beschädigung der Ladung bestätigt wird. Wir beziehen uns übrigens auf die Note am Fuß, in Betreff der Deutung des Ausdrucks: „höhere Fluth.“ *)

*) Während man sich über den wahren Begriff des Wortes: „höhere Fluth“ den Kopf zerbrochen, bald darin eine ungewöhnliche plötzliche Strömung, bald einen höheren Grad der gewöhnlichen Fluth, welche der Ebbe folgt, hat sehen wollen, ist man zu der Entdeckung gelangt, daß dieser Artikel im Wesentlichen nichts geändert, aber die Erklärung des Strandungsfalles bedeutend verwirrt habe.

In einem am 1 October 1849. von dem hiesigen Handelsgericht abgegebenen Erkenntniß in Sachen Meret und Krull v. J. W. Duncker, erklärte das besagte Gericht, daß „höhere Fluth“ als gleichbedeutend mit „ungewöhnlich hohe Fluth“ oder „höhere Fluth als gewöhnlich“ zu verstehen, sei, „in „dem“ — ward gesagt — „es offenbar immer etwas Ungewöhnliches „gewesen sein muß, was das Schiff wieder flott machte, sei es um die Ha-

Die „Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften“ enthalten in ihrem § 28 folgendes: „Ein „Strandungsfall findet nicht allein statt, wenn das durch gewaltsame „Umstände, auf einen Strand, auf eine Sandbank oder Klippe fest„gerathene Schiff verloren geht, sondern auch dann, wenn es, nach„dem es wirklich festgesessen und in Folge von heftigen Stoßen leck „wurde, durch die Gewalt der Elemente wieder flott geworden; nicht „weniger, wenn das solchergestalt festgerathene Schiff nicht anders als „durch Werfen eines Theils der Ladung, oder durch theilweise „oder ganze Entlöschung derselben, oder durch Kappen der Mast „oder Masten wieder abgebracht ist. Aber auch dann, wenn „dasselbe zwischen Klippen oder Sandbänke gerathen, und aus diesem „Nothstande mit keinem geringeren, als den oben bemerkten Hülfs„mitteln befreit und in das Fahrwasser zurückversetzt wurde; nicht „weniger, wenn es beim Hinstoßen über den Grund einen schweren „Leck bekommen, ist anzunehmen, daß die sich an der (mit der Be„dingung des Paragraphen 27 versicherten) Ladung vorfindende grö„ßere Beschädigung als zehn Procent durch diese Strandungsgefahr „entstanden, mithin eben sowohl zu vergüten sei. — Wie es also „keine Strandung ist, wenn das Schiff auf einen, nur durch die Ebbe

---

„wendung ungewöhnlicher Maßregeln, oder das Wirken einer ungewöhnlichen „Naturkraft.“ In dem citirten Falle ergab es sich nun, daß der Eintritt der gewöhnlichen Fluth das gestrandete Schiff wieder abgebracht hatte. Die obige Definition des Begriffes einer „höheren Fluth“ ward durch ein späteres Erkenntniß der zweiten Kammer des Handels-Gerichts vom 14 November 1849 ferner bestätigt.

Wie es verlauten will, hat man bei der Abfassung dieses Paragraphs beabsichtigt, daß die Worte: „durch höhere Fluth“ sich nur auf Fälle beziehen sollten, in denen Schiffe, welche bereits längere Zeit auf dem Strande gewesen und deren Abbringung nicht hat gelingen wollen, durch eine ungewöhnlich hohe Fluth gehoben werden und wieder abkommen, da man hier als Strandung nur diese anerkennen will, wenn der durch das Festsitzen entstandene Schaden am Rumpfe des Schiffes so bedeutend ist, daß die Beschädigung der Güter sich daraus erklären läßt: Fälle, in denen Schiffe bei niedrigem Wasser festgerathen, bei steigender Fluth aber wieder abkommen, und ohne vorangegangene Reparatur ihre Reise fortsetzen, will man auch dann nicht als Strandungsfall gelten lassen, wenn sich Beschädigung der Waare ergiebt. Es war zu erwarten, daß man eben auch auf diese die so unklaren Worte: „durch höhere Fluth“ würde anwenden können und wollen, und wir glauben also, daß man bei der revidirten Ausgabe des „Allgemeinen „Plans“ nichts besseres würde thun können, als den Gordischen Knoten, den man selbst geschlungen, zu zerhauen, und die verfänglichen Worte: „oder „durch höhere Fluth abkommt“ — gänzlich zu streichen.

„entstehenden Grund für die Dauer derselben festgerathen, so soll „anderseits in allen zweifelhaften Fällen auf den erweislichen Zustand „des Schiffes vor und gleich nach dem präsumtiven Strandungsfall „in so fern wesentliche Rücksicht genommen werden, als von dessen „mehr oder minderer Beschädigung durch denselben auch auf seine „Einwirkung auf den Zustand der Ladung zu schließen ist.“

Ganz im Einklange mit denen von A. Heise und F. Cropp im ersten Bande ihrer „Juristischen Abhandlungen“ S. 75 ausgesprochenen Ansichten, müssen wir hier das Wesentliche eines Strandungsfalles, auf drei zusammenhängende unerläßliche Requisite beschränken. Er erfordert erstlich, daß das Schiff auf den Grund gerathen sei; zweitens erheischt er, daß das Schiff festzusitzen gekommen ist; und drittens, daß dasselbe durch diesen Unfall einen erheblichen Schaden erlitten habe. In Rücksicht des zweiten Erfordernisses muß es klar sein, daß das bloße Berühren des Grundes, ein bloßes Stoßen kein Stranden ist, und eben so wenig kann es für eine Strandung geachtet werden, wenn auch das Schiff bei dem Aufstoßen auf den Grund einige Augenblicke in seiner Fahrt aufgehalten werden sollte. In einem Falle, den Park in seinem ersten Bande S. 178 seines Werkes erzählt, wo das Schiff bei der Berührung des Grundes anderthalb Minuten sitzen geblieben war, erkannte das Englische Gericht, es sei dieses für ein Stranden nicht zu achten.

Hinsichtlich des dritten Erfordernisses, daß das Schiff durch den Unfall einen erheblichen Schaden erlitten habe, ist man einerseits darüber einig, daß wenn das Schiff gar nicht oder nur als Wrack wieder abgebracht werden kann, ein Strandungsfall vorhanden sei, und eben so wenig kann es einem Bedenken unterliegen, daß es schon nach dem Sprachgebrauch für kein Stranden zu achten sei, wenn das Schiff selbst nach einem längeren Festsitzen ohne allen Nachtheil wieder abgebracht worden ist. Ist aber weder der erstere noch der letztere Fall vorhanden, so gelangt man in das Gebiet der Controversen.

Die neue, vom Könige Friedrich VII. unterm 2 April 1850 confirmirte Convention für die Copenhagener See-Assekuranz-Compagnie, enthält über Strandung folgendes im § 76: „Unter Stran„dung wird verstanden, daß ein Schiff auf den Grund segelt oder „treibt, und entweder gar nicht wieder abkommen kann, oder so fest „sitzt, daß ohne besondere Veranstaltungen, z. B. fremde Hülfe zu be„nutzen, Masten kappen u. s. w. es nicht vom Grunde abkommen „kann, und dabei einen bedeutenden Leck erhält. Kommt das Schiff

„durch gewöhnliche Maßregeln, als Winden auf den Ankern, Back-„stellen der Segel oder dergleichen von dem Grunde ab, worauf es „sitzt, so ist dies keine Strandung.“

Der Sprachgebrauch versteht unter Strandung im weiteren Sinne des Wortes auch den Fall mit: „wenn das auf den Grund „festgerathene Schiff nicht wirklich sitzen geblieben, auch nicht gerade zum „Wrack geworden, sondern wieder abgebracht und geborgen ist, so „fern es nur durch jenen Unfall eine bedeutendere Beschädigung er-„litten hat.“ Dies hat der Hamburger Schuback in seinem Werkchen: „de jure litoris“ § 32 schon bemerkt.

In diesem weiteren Sinne verstehen auch die Engländer das Wort: „Strandung,“ wie das namentlich aus dem zweiten Punkte des Memorandum's erhellt, wo ein Strandungsfall als möglicher Weise eingetreten angenommen wird, obwohl die Beschädigung an den Waaren unter 3 Procent beträgt. Ist ein Strandungsfall vorgekommen, so sieht die Englische Jurisprudenz die in der Clausel gemachte Ausnahme als aufgehoben an, und verfährt nun so, als wenn sie gar nicht in die Police eingerückt wäre, so daß der Versicherer auch die übrigen, nicht durch die Strandung veranlaßten Seeschäden mit ersetzen muß. Wo keine grammatische Auslegung der Clausel, wie in England, dies zuläßt, da wird es begreiflich sein, daß diese Annahme offenbar gegen die Meinung der Bedingung verstößt. Diese ist nur auf die, nach der Strandung vorgefundene Beschädigung gerichtet, und wird hinsichtlich dieser, der Versicherte durch die Clausel des Beweises überhoben, daß sie gerade durch die Strandung und nicht durch inneren Verderb veranlaßt worden sei; dagegen aber ist der Versicherer frei von allem Schaden-Ersatze, wenn ein anderer, die Reise störender oder verzögernder Unfall den Schaden eben so gut veranlaßt haben könnte, als die Beschaffenheit der Waare selbst. Hat also die Waare schon vor der Strandung eine Beschädigung erlitten, oder kommt nachher eine Beschädigung aus Veranlassungen hinzu, für welche der Versicherer zufolge der Clausel nicht haftet, so kann ihm auch ein Ersatz hierfür nicht zugemuthet werden. Obgleich nun Benecke's Ansicht, (wobei er sich zugleich auf die Praxis des Hamburgischen Dispache-Comtoirs beruft) nämlich diese, daß wenn Waare, welche bereits früher ohne eingetretene Strandung, eine Beschädigung erlitten hatte, demnächst total verunglückt, der Versicherer jener früheren Beschädigung wegen, keinen Abzug machen könne, (siehe Benecke Band III S. 305—307) mit der Englischen Auffassung

dieſes Punktes durchaus nicht im Einklang iſt, ſo läßt es ſich nicht leugnen, daß er die Billigkeit auf ſeiner Seite hat. Denn da die Aſſekuradeure für den vollen Werth der Waare die Prämie erhalten haben, ſo iſt es nicht mehr als Recht und billig, daß ſie im Falle eines total Verluſtes, denſelben auch für voll erſetzen. Wäre dieſes nicht der Fall, ſo könnten ſie mit demſelben Rechte bei einem Total-Schaden an flüſſigen Waaren, die erſten 5 und 10 Procent Leccage einbehalten, die bei behaltener Ankunft ſtets zu Laſten des Verſicherten ſind. Daß übrigens der Aſſekuradeur auch für ſolchen Schaden haftet, der als Folge der Strandung bei der Fortſetzung der Reiſe eintritt, kann nicht in Abrede geſtellt werden.

Bei der Anwendung der Clauſel: „frei von Beſchädigung, ausgenommen im Strandungsfall,“ welche wie wir oben bemerkt haben, Engliſchen Urſprungs iſt, iſt man in England manchmal auf Schwierigkeiten geſtoßen, die nicht aus dem, dort in ſeinem weiteſten Sinne aufgefaßten Begriff einer Strandung fließen konnten, ſondern ihren Urſprung vielmehr in der Ungewißheit hatten, ob gewiſſe Arten von Strandung als die Folgen einer Seegefahr betrachtet werden konnten, wofür der Verſicherer zu haften hat. Nach den Engliſchen Geſetzen iſt es durchaus nothwendig, um auf den Verſicherer zurückkommen zu können, daß die Strandung in dem gewöhnlichen Verlauf der Reiſe eines Schiffes ſtattgefunden habe, ſonſt kann ſie nicht zu den Gefahren der See gerechnet werden, wofür ſich der Verſicherer verbindlich gemacht hat. Wenn das Schiff, ohne die Dazwiſchenkunft beſonderer Umſtände, auf ſeiner üblichen Fahrt den Boden berührt, ſo iſt dies eine Eventualität, welche dem Verſicherer als möglich vor Augen gelegen, worauf er einigermaaßen gerechnet haben muß, und wofür er, theilweiſe Verlüſte auf verderbliche Waaren betreffend, ſich nicht verantwortlich gemacht haben würde. Wenn es aber darauf ankommt zu unterſuchen, ob der Schaden der aus einer Strandung oder Berührung des Bodens fließt, wirklich als Folge eines See-Unfalles angeſehen werden darf, ſo iſt es in England zur Regel geworden, daß dies nur dann ſtattfinden kann, wenn der Unfall im gewöhnlichen Verlauf der Reiſe vorgefallen iſt. (Siehe Arnould, Vol. II p. 797.)

Man hatte ein Transport-Schiff der Regierung, welches für zwölf Monate in einer Police auf Zeit verſichert war, zum Behuf des gewöhnlichen Dienſtes in den Hafen von Boulogne gebracht, wo es beim Abfluß der Ebbe, auf den ſehr harten ſteinigten und unebenen

Boden gerieth, und durch das Stoßen bedeutenden Schaden erlitt. Das Gericht entschied bei dieser Gelegenheit, daß dieser Verlust rein aus den Gefahren der See herrühre. (Siehe Fletcher v. Inglis 2 B. & Ald. 315.) Dagegen ward ein ganz entgegengesetztes Urtheil in dem folgenden Falle eines Schiffes gefällt, welches, nachdem es seine Ladung im Bestimmungshafen ganz gelöscht hatte, zum Behuf nothwendiger Reparatur in einem dazu bestimmten Dock aufgenommen ward, durch einen heftigen Windstoß dort umschlug und Schaden erlitt, indem die Wassertiefe im Dock sich kaum auf drei Fuß erhob, als das Unglück stattfand. Als Verlust in Folge einer Seegefahr, erklärte das Gericht, könne dies nicht angesehen werden, gab aber zu, daß dem Versicherten sein Recht auf Schaden-Ersatz nicht abgesprochen werden könne, wenn er seine Forderung durch die Clausel der Police: „alle andere Gefahren und Unglücksfälle" begründen wollte. Bei dieser Gelegenheit (Phillips v. Barber 5 B. & Ald. 161) machte das Gericht selbst auf den Unterschied zwischen den beiden Fällen aufmerksam, indem es hinwies, daß das Schiff in dem ersten auf seiner Reise, hier aber nicht länger darin begriffen gewesen wäre. Auch darf es nicht übersehen werden, daß in dem letzterwähnten Falle von Phillips v. Barber, das Schiff im Dock zum Behuf der Reparaturen lag, und nicht vom Wasser getragen wurde. In dem folgenden Falle stellte es sich heraus, daß es nicht genüge, daß das Schiff vom Wasser erreicht wurde, sondern es muß auch von demselben getragen werden, wenn von Schaden-Ersatz für See-Unfälle die Rede sein soll (not water reached, but water borne).

Ein Schiff, welches durch eine Police auf Zeit versichert war, ward innerhalb der Dauer der Gefahr, um während der Ebbe-Zeit gehörig gereinigt zu werden, an das Ufer gebracht und auf die Seite gestützt. Bei der Rückkehr der Fluth brachen die Stützen nieder, das Schiff legte sich und ward ansehnlich beschädigt. Der Oberrichter Mansfield erklärte, daß dieser Verlust, wenn auch durch die Fluth erzeugt, dennoch auf festem Lande und in einem Augenblick stattgefunden habe, wo das Schiff nicht vom Wasser getragen war, und Ersatz dafür könne folglich nicht auf dem Grunde der bestandenen Seegefahr gefordert werden. (Siehe Thompson v. Whitemore, 3 Taunt 227.)

Wo Ersatz für Verluste, die aus den Gefahren der See entstanden, gefordert wird, da muß es erwiesen werden können, daß diese Gefahren die unmittelbare Ursache des Verlustes waren.

Ein von Exeter nach London, blos gegen Nehmung versichertes Schiff, wurde an die Französische Küste verschlagen und daselbst genommen. Lord Kenyon erklärte dies für einen Verlust durch Nehmung, weil das Schiff in vollkommener Sicherheit gewesen wäre, wenn der Sturm es auf irgend eine andere als eine feindliche Küste geworfen hätte. (Siehe Marshall, Vol. II p. 619.) Diese Entscheidung war der Natur der Sache völlig gemäß, denn der Verlust war keine nothwendige Folge des Sturmes.

Es war Versicherung auf Güter: „frei von Nehmung und Confiscation“ für eine Reise von London nach Maracaybo genommen worden. Das Schiff ward wenige Meilen von Maracaybo auf eine Sandbank getrieben und in einen vollkommen seeuntüchtigen Zustand versetzt. In dieser Lage wurden die Güter, welche sonst durch die See ganz und gar verdorben worden wären, von den Spanischen Royalisten, welche kurz vorher den Hafen und die Stadt von Maracaybo in Besitz genommen hatten, als gute Prise confiscirt. Der Oberrichter Best und die übrigen Beisitzer des Gerichts der „Common Pleas“ waren einstimmig der Meinung, daß man diesen Verlust sehr wohl als einen Verlust durch die Gefahren der See ansehen könne, denn die Gefahren der See wären in diesem Falle unbezweifelt die Ursache desselben gewesen; durch sie wäre das Schiff zum Wrack geworden und würden dadurch die Güter vollkommen zerstört worden sein, wenn der Feind sie nicht in Beschlag genommen hätte. (Siehe Hahn v. Cobbett, 2 Bingh. 265.) „Es bleibt“ — wie Kent sich ausdrückt — „immer eine schwer zu entscheidende Frage, welcher Grad „der Gefahr es sein müsse, der dieselbe ihrem gewöhnlichen Character „entziehen und ihr einen außergewöhnlichen geben, so daß das Recht „des Schaden-Ersatzes nicht gefährdet werden könne. Und eben des„wegen hat man — sagt er — um Ungewißheit und Streit zu ver„meiden, es zur festen Regel gemacht, daß die Gefahr, für welche die „Police zu haften hat, die zunächst liegende und nicht die entfern„tere Ursache des Verlustes sein müsse. Causa proxima non remota „spectatur. Wenn ein Schiff durch die Macht des Sturmes zum „Stranden gebracht und dann von einem Feinde genommen wird, so „gehört der Verlust auf Rechnung der Nehmung und nicht des Stran„dens.“ In dem vorangegangenen Falle von De Hahn v. Cobbett, lag die proxima causa in dem Schiffbruch und nicht in der Nehmung, weil der erstere mit einem totalen Verlust verknüpft war. „Wenn „ein partieller Verlust stattfindet“ — fährt Kent fort — „und ein

„totaler ihm folgt, so kann man immer annehmen, daß der erstere „in dem letzteren aufgegangen sei. Die Gerichte haben sich gar nicht „um allerlei vorangegangene partielle Verluste zu bekümmern, sobald „eine überwiegende Ursache eines größeren Verlustes da ist, der alle „die übrigen verschlingt.“ (Siehe Kent Comment. Vol. III p. 302.)

Nicht Alles was einem Schiffe auf der See zustoßen kann, wird in England zu den eigentlichen Gefahren der See gerechnet, denn dort wird der Ausdruck nur auf solche Verlüste angewandt, welche die Folgen wirklicher Seeschäden und der Macht der Elemente sind; und der Clausel der Englischen Policen: „alle übrigen Gefahren, „Verlüste oder Unglücksfälle, welche zum Nachtheil, Schaden oder „Verschlechterung besagter Güter und Waaren, Schiffe, oder eines „Theils derselben gereichen können“ — ist ein besonderes und nicht engbegränztes Gebiet angewiesen.

So zählt ein Schaden, den ein Schiff durch das Feuer eines anderen, derselben Nation angehörigen Schiffes erleidet, in dem irrigen Glauben, daß dasselbe es mit einem Feinde zu thun habe, nicht zu der als Folgen der Seegefahr characterisirten Classe von Verlüsten, da ihn aber die eben angeführte Stipulation mit in sich einschließt, so kann das Recht des Versicherten zum Ersatz eines solchen Schadens, nicht in Frage gestellt werden, wenn er den Grund seiner Forderung in seiner Klageschrift (count) richtig angiebt, und sich auf jene Clausel stützt.

Wenn der Rumpf eines Schiffes durch Wurmfraß verdorben wird, so ist dies kein Schaden wofür die Versicherer als Folge der Gefahren der See zu haften haben, wenigstens nicht in Fällen einer Versicherung nach denen Gewässern, wo Wurmfraß zu den gewöhnlichen Gefahren einer Reise gehört, weil dann der Verlust als übliche Abnutzung der Reise gerechnet werden muß. (Siehe den Fall von Martin vs Salem Ins. Comp. 2 Mass. Rep. 429, und Hazard vs New England Ins. Comp. Lepr. Court. Rep. 557.) Auch ist es bei solchen Reisen des Versicherten Pflicht, durch eine kupferne Spikerhaut das Schiff gegen eine solche Gefahr zu decken. Hat er dies jedoch gethan, vermeint Phillips (hierin stimmt der Kanzler Kent ihm vollkommen bei) — und die Spikerhaut wäre dann durch die Macht der Elemente, in Folge der Gefahren gegen die man Versicherung genommen hat, stark beschädigt und abgerissen worden, wodurch der Boden des Schiffes dem Wurmfraß blos gestellt bliebe, so müßten die Versicherer für den Schaden aufkommen, woferne nicht der Verlust der Spikerhaut ersetzt und der daraus entstandene Schaden wieder

ausgebeſſert wäre, ehe das Schiff aufs neue den Gefahren des Wurmfraßes zu begegnen hätte, weil dann, wenn der Verſicherte dies unterlaſſen haben ſollte, der Verſicherer nicht dafür verantwortlich gemacht werden könnte.

Aus derſelben Urſache hielt auch Lord Ellenborough, in einem Falle, wo Ratzen Löcher in des Schiffes Boden gefreſſen hatten, dafür, daß dies kein Schaden ſei, wofür der Verſicherer zu haften hätte, (ſiehe den Fall von Hunter v^s Potts, 4 Campb. 203) und es iſt merkwürdig genug, daß gerade über dieſe Frage die Anſichten der älteren Rechtsgelehrten ſo ſehr getheilt geweſen ſein ſollten. Die Mehrheit jedoch war auf Seiten der von Lord Ellenborough's ausgeſprochenen Anſicht.

Die Gefahr, welche in den Hamburgiſchen Policen, im Art. 1 Tit. V der „Hamburgiſchen Aſſekuranz- und Havarey-Ordnung“ und in Folge der letzteren auch in dem § 38 Tit. IV Theil 1 des „Allgemeinen Plans Hamburgiſcher See-Verſicherungen“ durch das Wort: Ueberſegelung bezeichnet wird, beſteht in dem gewaltſamen Aneinanderſtoßen zweier auf der Fahrt begriffener, oder eines ſegelnden und eines ſtilliegenden Schiffes; da aber von zwei vor Anker liegenden und durch die Gewalt des Windes losgeriſſenen und zuſammengeworfenen Schiffen nicht geſagt werden kann, daß ſie ſich überſegelt haben, ſo beſchreibt das deutſche Wort nur auf eine unvollkommene Weiſe die Seegefahr, welche der Engländer: collision, der Franzoſe: abordage fortuit, und der Italiener: investimento di due navi fra loro nennt, weil in dieſen Ausdrücken beide Begriffe vereinigt ſind. Daher wäre: „zufällige Colliſion“ ein viel angemeſſener Ausdruck in der Deutſchen Police.

Das Aneinanderſchlagen der Schiffe geſchieht entweder zufällig, wenn z. B. Schiffe, welche gehörig vertauet im Hafen liegen, durch die Gewalt des Windes losgeriſſen und gegen einander geworfen werden — ein Fall, der durch die in den Tropiſchen Klima's häufig vorkommenden Orkane gewiſſer Monate, in den Weſtindiſchen Häfen nicht ſelten eintritt —; oder es geſchieht durch den böſen Willen oder grobe Fehler der Mannſchaft eines Schiffes, oder es bleibt unentſchieden, wem die Schuld beizumeſſen iſt. Kürzer als dieſe, größtentheils in Benecke's eigenen Worten gegebene Claſſification der Colliſionen, iſt die von Alauzet, wenn er ſagt: „Es giebt drei Arten von Colliſion (abordage), die welche zufällig entſteht, die welche die Folge einer Nachläſſigkeit, ohne daß man weiß, wem die Schuld zufällt,

„endlich die, welche durch die Schuld einer bekannten Person statt„findet.“ (Siehe Alauzet Traité Gen. des Assur. Tom. II p. 6.) Ueber die Verantwortlichkeit der dabei betheiligten Personen, bestimmt der Französische „Code de Commerce“ in seinem Art. 407 folgendes: „In Collisionsfällen der Schiffe“ — wird gesagt — „wenn „sie die Folge eines bloßen Zufalls sind, trägt den Schaden das „Schiff, welches davon betroffen worden ist. — Wenn die Collision „durch die Schuld eines der Capitaine entstanden ist, so bezahlt der „schuldige Theil den Schaden. — Wenn Zweifel über die Ursachen „der Collision herrschen, so soll der Schaden auf gemeinschaftliche „Kosten und nach gleichen Theilen von den Schiffen, die ihn voran„laßt haben, vergütet werden. — In den beiden letzten Fällen ge„schieht die Schätzung des Schadens durch Sachkundige.“

Dies Alles versteht sich nur von den Schiffen; die Güter kontribuiren nicht zu dem Schaden, auch ist der Schaden, welchen die Güter leiden, particulare Haverie. (Siehe Emérigon Vol. I Chap. XII Sect. 14. § 4.)

In England hat sich Lord Stowell, Oberrichter des Admiralitäts-Gerichtes, über die Rechte und Verbindlichkeiten der Rheder und Capitaine in Collisionsfällen sich folgendermaßen ausgesprochen: „Es giebt der Möglichkeiten viere, unter denen ein Verlust dieser „Art entstehen kann.“

„1) Er kann sich ereignen, ohne daß irgend Jemand dessen „Schuld zu tragen hat, daß ein solcher Verlust die Folge eines „Sturmes oder einer anderen vis major ist: in diesem Falle muß der „Theil das Unglück tragen, auf den es fällt, der andere steht des„wegen unter keiner Verbindlichkeit gegen ihn.“ Dies, wie man bemerken wird, ist ganz im Einklang mit dem ersten Theil des vorangegangenen Art. 407 des „Code de Commerce.“

„2) Ein solches Unglück mag durch beiderseitige Schuld entstehen, „wo es beiden Theilen an Diligenz und Vorsicht gemangelt hat, und „in einem solchen Falle erheischt das Gesetz, daß der Verlust über „beide gleich vertheilt werde, da er durch ihre gemeinschaftliche Schuld „stattgefunden hat.“

„3) Er mag durch die Schuld des leidenden Theils allein entstanden sein, und in diesem Falle gilt die Regel, daß er allein trägt, „was er allein verschuldet hat.“

„4) Er kann durch die Schuld des Schiffes entstanden sein, „welches das andere übersegelt und zum Sinken gebracht hat, und

„in diesem Falle würde der leidende Theil berechtigt sein, vollen Scha„den-Ersatz von dem andern zu fordern.“ (Siehe den Fall des Schiffs: the Woodrop Sims. 2 Dod Ad. Rep. 85.)

Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarey-Ordnung von 1731“ widmet dem An- und Ueberseglen ihren ganzen Titel VIII, der aus folgenden vier Artikeln besteht: Art. 1. „Würde ein Schiff auf der See, auf der „Rhede oder in einem Hafen, in oder ausser Landes, bei Tag oder Nacht, „gutem oder bösem Wetter, von einem andern von ohngefähr an- oder „über-segelt, daß es gebräche oder gar versinke, oder auch die Schiffe an „einander liefen, antrieben oder anstießen, und dadurch den Schiffen „und eingeladenen Gütern, durch Werfen oder sonst auf andere Art, „einiger Schaden widerführe, so soll der Schaden über beide Schiffe, „deren Frachtgelder und Güter, wie bei anderen communen Avarien „berechnet, folglich von einem jeden Schiffe zur Hälfte getragen wer„den. Jedoch sind Rhedern und Befrachtern des Schiffes, welches be„halten geblieben und den wenigsten Schaden gelitten, zu einer mehrern „Ersetzung nicht, als so viel ihr Schiff und das darin geladene Gut „werth ist, verbunden.“ Art. 2. „Woferne aber der Beschädigte „beweisen könnte, daß das andere Schiff mit Fleiß oder vorsätzlich „ihm den Schaden zugefügt hätte, so soll derjenige Schiffer, welcher „denselben verursacht, woferne er nicht mit seinen Leuten eydlich seine „Unschuld darthun kann, den Schaden ganz bezahlen, so weit nämlich der Werth seines Schiffes, das den Schaden gethan hat, und „der einhabenden Güter sich erstrecket, und wird alsdann in diesem „Falle derjenige Schade, den ein solches Schiff, welches das andere „vorsätzlich beschädiget, selbst etwa dabei gelitten, nicht mit in der Ha„varey berechnet, sondern soll von demselben allein getragen werden.“ Art. 3. „Die Assekuradeurs eines auf solche Art gebliebenen Schiffes „und Güter sollen, nachdem ihnen dergleichen unglücklicher Zufall kund „geworden, zu gewöhnlicher Zeit den Schaden oder Havarey zu be„zahlen schuldig sein.“ Art. 4. „Die Rhedern und Eigenthümer von „dem Schiffe und darin geladenen Gütern, welche oberwehntermaßen „gesunken oder beschädigt worden, sollen zum Besten der Assekura„deurs, wenn dieselben es verlangen, jedoch auf deren Gefahr und „Kosten, ihr Recht gegen die Rhedern und Befrachtern desjenigen „Schiffes, so den Schaden gethan, so weit dessen und der einhabenden „Güter Werth sich erstrecket, prosequiren; und soll alles dasjenige, „was sie durch Urthel und Recht, oder mit Einwilligung und Recht, „oder mit Einwilligung der Assekuradeurs, durch einen Vergleich er-

„halten werden, nach Abzug der Unkosten denen sämmtliche Assekura„deurs, wegen des von ihnen bezahlten Schadens, nach der darüber „pro rata der gezeichneten Summe zu machenden Repartition, wieder „gut gethan werden.“

Die neue, von König Friedrich VII unterm 2 April 1850 confirmirte Convention für die Copenhagener See-Assekuranz-Compagnie, enthält in Betreff der Ansegelung den folgenden Artikel, § 77:

„Wenn mittelst Ansegelung oder Antreibung eines Schiffes auf „ein anderes, oder auf dessen Ankern, oder in Folge irgend welcher „zur Vermeidung der Ansegelung oder Antreibung getroffenen Maß„regeln, das letztere irgend einen Schaden erleidet, wofür dem Schiffe „oder einem anderen versicherten Gegenstand irgend eine Vergütung „zukommt, so hat der Versicherte oder der Schiffer an seiner Statt, „alle Maßregeln anzuwenden welche die Umstände des Augenblicks „gestatten, um die gedachte Vergütung zu erhalten. Wenn dieses vom „Versicherten versäumt wird, so kann er von der Compagnie keinen Ersatz „für den Schaden fordern, der von dem anderen Schiffe hätte vergütet „werden müssen. Ist es der Schiffer welcher versäumt hat, dergleichen „Maßregeln zu treffen um eine solche Forderung zu begründen, so „wird nach § 65 verfahren.“ Dieser nun sagt: „Woferne in dieser „Convention keine Ausnahme gemacht worden ist, begreift die, von „der Compagnie gezeichnete Versicherung alle Schäden, die vom Schiffer „oder vom übrigen Schiffsvolk herrühre, doch haftet die Compagnie „dem Rheder nicht für die Schäden, welche in Betreff des Schiffes „oder der Fracht ihm durch die Schelmerei oder die Vernachlässi„gung der geltenden Gesetze oder die Vorschriften dieser Convention „erwachsen könnten.“

Die im Dänischen See-Rechte, Kap. III Art. 6 und 7 vorhandenen Bestimmungen, die zwar nicht auf bereits geschehene, aber auf zu verhütende, Ansegelung oder Antreibung bezüglich sind, gehören ebenfalls hieher. Sie lauten wie folgt:

Art. 6. „Liegt ein Schiff vor Anker und wird ein anderes Schiff „durch Gewalt von Sturm oder Unwetter treibend, und eines oder „mehrere, welche im Fahrwasser des treibenden gewahr werden, daß „Schaden zu erwarten ist, und einer derselben schlippt Tau oder „Anker um größeren Schaden den das eine Schiff durch das andere „erhalten könnte, vorzubeugen, so sollen Anker und Tau zwischen „dem treibenden Schiffe und dem anderen welches Anker geschlippt „hat, nach Gutachten seefahrender Männer berechnet und bezahlt wer-

„den.“ Art. 7 „Liegen zwei Schiffe einander nahe, und das eine „läge dem Grunde so nahe oder könnte wegen anderer Ursache nicht „weichen, und es ist Gefahr dabei daß sie einander beschädigen, dann „soll der, welcher dem Grunde nahe liegt und nicht weichen kann, „von dem anderen welcher weichen kann, verlangen, daß er seinen „Anker lichte um Schaden zu verhüten, und sollte solcher es nicht „thun wollen, so mag er selbst es thun, verbietet jedoch der andere „oder hindert es und es entsteht darüber Schaden, so soll der, welcher „weichen konnte, den Schaden bezahlen.“

Emérigon hat im Vol. I Chap. XII Sect. 14 p. 416 seines Werkes sich folgendermaßen über die Verbindlichkeit des Versicherers in Collisionsfällen ausgesprochen, und in seiner Eintheilung derselben dürfte auch Lord Stowell die Autorität für die seinige gefunden haben. Der Leser urtheile selbst!

Erstlich, sagt Emérigon, daß wo die Collision durchaus zufällig, ohne beiderseitige Schuld stattfindet, da müssen die Versicherer den Verlust, als eine Folge der See-Gefahren, bezahlen. So hatte auch Lord Kenyon entschieden, daß wo ein Schaden durch das zufällige Zusammenstoßen zweier Schiffe, ohne Schuld des einen oder des andern, sondern durch bloßes Unglück, so müßte der Verlust als eine Folge der Seegefahr angesehen werden, und läge innerhalb der in einer Chartepartie stipulirten Ausnahme in Betreff ähnlicher Gefahren.

Zweitens hält Emérigon den Versicherer auch dann verantwortlich für den Schaden, wenn die Schuld ganz und gar auf dem Capitain der Mannschaft des anderen Schiffes ruht. Dasselbe Gesetz gilt auch in England in dem Falle eines durch Ansegelung entstandenen Verlustes, wo das versicherte Schiff durch die grobe Nachlässigkeit der Mannschaft eines anderen (das nur einen Mann auf dem Verdeck und diesen obendrein in tiefem Schlafe hatte) niedergesegelt ward, das Gericht entschied, daß dies eine Folge der Gefahren der See sei, und daß die Versicherer dafür zu haften verpflichtet wären. (Siehe Smith vs Scott, 4 Taunt. Rep. 125.)

Drittens. Emérigon spricht den Versicherer völlig frei, wo die Collision durch die Schuld des Capitains und der Mannschaft des versicherten Schiffes entstanden ist. Dies würde nach Hamburgischen Gesetzen und überall, wo der Versicherer für die Fehler des Schiffers und der Mannschaft zu haften hat, nicht der Fall sein können. In England kennt man keinen richterlichen Ausspruch über diesen Punkt.

Aber in den Vereinigten Staaten dürfte nach der Anſicht Phillips (ſiehe Vol. I p. 636) die Entſcheidung in dem Sinne Emerigon's ausfallen, denn als einzige Ausnahme von der Verpflichtung des Verſicherers, den durch die Colliſion entſtandenen Schaden zu bezahlen, nimmt er an, daß ſie durch die Schuld des Capitains und der Mannſchaft des verſicherten Schiffes herbeigeführt worden ſei.

Viertens nimmt Emerigon es für eine abgemachte Sache an, daß in allen Fällen, wo es unmöglich wird zu entſcheiden, welchem von den beiden Schiffen die Schuld der Colliſion zufällt, und wo der ganze Betrag des erlittenen Schadens gleichmäßig über beide Schiffer zu vertheilen bleibt (im Engliſchen Admiralitäts-Gericht, nach den Worten Cleyrac's einmal judicio rusticorum getauft), da wird der Betrag, den das verſicherte Schiff zu bezahlen hat, eine Partikular-Havarie, deren Bezahlung der Verſicherer ſich nicht entziehen kann. (Siehe Emerigon, Vol. I Chap. XII Sect. XIV p. 417.) Boulay-Paty, in ſeinen Commentarien zu Emerigon (ſo wie in ſeinem „Cours de Droit. Comm. Mar.“ Tom. IV. p. 7 Edit. de 1823) macht bei dieſer Gelegenheit die ganz richtige Bemerkung, daß da die Unmöglichkeit einer genauen Entſcheidung über die größere oder geringere Theilnahme eines oder des anderen Schiffes an der gemeinſchaftlichen Schuld, vom Geſetz ſelbſt anerkannt bleibt, ſo könne es auch nirgends einen Grund zu der Vorausſetzung geben, daß dieſe eher auf der einen als auf der anderen Seite liege, und daß folglich das Vorgefallene als das directe Reſultat der Seegefahren anzuſehen ſei, d. i. der heftigen Gewalt der Winde und der Wellen, welche die beiden Schiffe, eines gegen das andere getrieben und zuſammengeſtoßen haben. Valin und Pothier ſind auf dieſe Frage weniger gründlich eingegangen, als Pothier's Commentator Eſtrangin (ſiehe Pothier, par M. Estrangin p. 75. Ausg. von 1810) und dieſer hat ſich auf entſchiedene Weiſe dafür erklärt, „daß der ſo erlittene Ver„luſt offenbar als die Folge eines Seeſchadens angeſehen werden „müſſe, wofür die Verſicherer beider Schiffe gemeinſchaftlich und „in gleichem Maße verantwortlich blieben.“

In England — wie man aus dem oben S. 201 u. f. f. erzählten Colliſionsfalle erſehen haben wird, würde der Verſicherte, nach dem bisherigen und zuletzt noch von Lord Denman emporgehaltenen Grundſätzen, bei einer ähnlichen Vertheilung des Schadens, keine Vergütung von ſeinen Verſicherern erhalten haben, da man den erlittenen Verluſt nicht als einen unmittelbaren, aus den Gefahren der

See geflossenen angesehen haben würde. Der Leser wird sich erinnern, daß der Amerikanische Richter Story sich mit aller Kraft und mit nicht geringem Erfolg gegen diese seltsame Doktrine aufgelehnt hat, und daß ihm in seiner Opposition nicht allein der seltene Zusammenklang der ersten Autoritäten des Auslandes über diesen Punkt, sondern vielmehr noch, die nicht in Abrede zu stellende allgemeine Maxime zur Stütze gedient hat, daß in Bezug auf das Assekuranzrecht, irgend eine Auslage, irgend ein Betrag oder ein Verlust, welche das Seerecht für die unausbleibliche Folge einer besonderen Gefahr anerkennt, auch ein als unmittelbar durch eben diese Gefahr erzeugter Verlust angesehen werden muß.

Wenn also das zufällige Zusammenstoßen, d. i. die Collision zweier Schiffe unleugbar zu den Gefahren der See gehört, so gehört auch eben so unleugbar der daraus entstehende Schaden zu der Kathegorie der See-Verlüste, wofür in allgemeiner Regel der Versicherer zu haften hat, wenn hiebei nur der Zufall die Hand im Spiel gehabt hat. Auf dem Capitain, der seinen Rhedern gegenüber, die möglichste Sorgfalt in der Verwaltung des ihm anvertrauten Schiffes anzuwenden verpflichtet ist, ruht auch eine große Verantwortlichkeit in Betreff der Ladung desselben — er muß auf alle erdenkliche Weise Schaden und Verlust, und, wie Lord Tenterden sagt, während der ganzen Reise, zur See, zur Anker und im Hafen, selbst wenn er einen beeidigten Lootsen an Bord hatte, die Gefahr einer Collision mit einem anderen Schiffe zu vermeiden suchen. Nun kann aber diese Collision nicht selten durch Umstände veranlaßt werden, über die er nicht gebietet; sie kann aus physischen Ursachen, durch die Macht der Winde und Wellen entstehen, ohne daß irgend eines der zusammenstoßenden Schiffe Schuld daran sei, oder aber, ihr Ursprung kann auch in dem Mangel an Sachkenntniß, in der Nachlässigkeit oder dem Versehen des Schiffers und der Matrosen beider, oder des einen der beiden Schiffe liegen.

Wenn eine Collision ohne die Schuld des Capitains und der Mannschaft der beiden Schiffe, oder auch wenn sie durch die Schuld beider Schiffsmannschaften entsteht, ohne daß der größere oder geringere Grad der Betheiligung der einen oder der anderen an der gemeinschaftlichen Schuld entdeckt werden kann, da hat sich aus den Gesetzen und Gebräuchen der meisten Länder die Regel gebildet, daß der, aus der Collision entstandene Schaden, in gleichem Maße von beiden getragen werden soll, wie das hier in Hamburg Gebrauch

ist. Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß etwas Willkührliches, und etwas, das weder mit Recht noch Billigkeit verträglich ist, in dieser Regel liege; denn bei einer gleichen Vertheilung des ganzen Schadens, der zwei Schiffe von verschiedener Größe und verschiedenem Werthe betroffen hat, kann der ganze Werth des kleineren, sammt seiner Ladung geopfert und ein Total-Verlust daraus werden, dagegen das größere nur in der Form einer Havarie den ihn betreffenden Verlust zu tragen haben würde. Der Rechtsfall der beiden Schiffe: „Petersfield v^s. the Judith Randolph“ mag hier als Beleg dienen. Das erstere ward von dem letzteren übersegelt. Die Aussage der beiden Schiffskapitaine Rose und Petty, welche beide zu der Gesellschaft des „Trinity House“ gehörten, bezeugte, daß beide Schiffe Schuld an dem Unglück wären, daß aber die größere Schuld dem Schiffe „Judith Randolph“ zugeschrieben werden müsse. Das andere Schiff: „Petersfield war durch das Uebersegeln gesunken und nebst der Ladung verloren gegangen. Das Gericht, mit Beistimmung der beiden „Trinity Masters“ erklärte, daß der ganze Schaden, mit allen Kosten in gleichem Maße, von beiden Theilen zu tragen bliebe, und dieser Ausspruch ward vom Englischen Oberhause bestätigt. „Wenn „Ihre Herrlichkeiten“ (die Lords) — sagte Lord Gifford — „sich „hier an eine andere Regel halten wollten, so läßt sich keine zweck„mäßigere Methode zur Vertheilung des Schadens erdenken. Es würde „unendlich schwer werden, den Grad der Nachlässigkeit zu bestimmen, „den sich das eine oder das andere der beiden Schiffe hätte zu Schul„den kommen lassen, und eine andere Regel zur Vertheilung des „Schadens einzuführen.“ Pardessus im dritten Bande seines „Cours „de Droit Comm.“ Part. IV Tit. II chap. II Sect. 4 § 652 sagt: „Wenn es erwiesen werden kann, daß beiden Theilen die Schuld des „Unfalles zufällt, so trägt jeder seinen eigenen Verlust. Wenn aber „es sich durchaus nicht bestimmen ließe, durch wessen Schuld die Col„lision entstanden ist, so wird ein Ueberschlag von dem, durch beide „Schiffe erlittenen oder verursachten Schaden gemacht, und der ganze „Betrag derselben muß in gleichen Hälften, und nicht nach dem Ver„hältniß des respectiven Werths beider Schiffe und Ladungen, auf „beide Theile fallen.“

Wenn durch die Schuld eines der beiden Schiffe, das andere Schaden erleidet, und wenn in Folge dessen, dasselbe dem beschädigten Schiffe eine gewisse Summe zu bezahlen hat, so ist, nach Englischem Gesetz, dies kein Verlust, für den man auf die Ver-

sicherer zurückkommen kann; auch sind diese nicht für die Vollshauer und den Proviant der Mannschaft während der Dauer der Reparatur des selbst erlittenen Schadens gebunden. (Siehe De Naun v. Salvator, 4 A. E. 420. Tom. 14, 1826.)

In allen Fällen, wo beide Schiffe die Schuld einer Collision gleichermaßen trifft, da muß nach Englischem Gesetz, ein jedes derselben seinen eigenen Schaden bezahlen. Wenn aber ein Theil beweisen kann, daß das Unglück einer Nachlässigkeit oder einem Mangel an Kenntniß und Einsicht abseiten des anderen, beigemessen werden muß, da ist er, wenn er auch selbst in Hinsicht der seiner Seits anzuwendenden Vorsicht nicht völlig vorwurfsfrei ausgeht, dasselbe aber durch den Gebrauch gewöhnlicher Sorgfalt nicht hätte vermeiden können, berechtigt, Ersatz für erlittenen Schaden zu fordern. Zur vollkommenen Begründung einer solchen Forderung, bemerkte Lord Tenterden, müssen zwei Dinge stattgefunden haben, erstlich, eine Collision die dem Beklagten zur Last gelegt werden kann, zweitens, kein Mangel erforderlicher Vorsicht abseiten des Klägers in seinen Maßregeln zur Vermeidung des Unglücksfalles. Wenn Jemand sich eine Unregelmäßigkeit zu Schulden kommen läßt, so ist ein Anderer darum nicht der Pflicht entledigt, selbst übliche Vorsicht zu gebrauchen. Keiner hat ein Recht, sich an den, durch einen Anderen begangenen Fehler zu seinem eigenen Nutzen zu halten, wenn er selbst nicht die übliche Sorgfalt anwenden will, um das gute Recht auf seiner Seite zu haben. (Siehe Lord Tenterden's Treatise of the Law relat. to Merch. Ships & Seamen, p. 288 Edit. 8, 1847.)

Glaubt der Schiffer oder Eigenthümer eines bei einer Collision betheiligten Schiffes im Stande zu sein, den Beweis führen zu können, daß der Capitain des anderen, ausschließlich Schuld und Ursache gewesen sei, und daß seiner Seits weder Mangel an der erforderlichen Vorsicht noch an Sachkunde dazu beigetragen hat, so kann er auf vollkommenen Schaden-Ersatz bestehen. In England steht es ihm frei, seine Klage in einem der Gerichtshöfe des gemeinen Rechtes oder auch im Admiralitäts-Gerichte anhängig zu machen. Wendet er sich an das letztere, so beginnt der Proceß mit einem Beschlag auf das Schiff. Die Zeugenaussage geschieht dann mittelst schriftlicher, eidlich erhärteter Atteste. Der Richter, dem gewöhnlich zwei der ältesten Schiffscapitaine oder Mitglieder des „Trinity House“ beigesellt werden, untersucht und erklärt den ganzen Fall, so wie die Anwendung des Gesetzes auf denselben. — Nachdem die beiden Beisitzer

dies angehört und die Zeugniſſe durchgeleſen haben, ſprechen ſie dann, als Sachkundige, ihre Meinung aus, wer von den beiden Schiffern der ſchuldige Theil ſei, und das Gericht hält ſich, mit höchſt ſeltenen Ausnahmen, an dieſe Meinung und giebt ſeine Entſcheidung. Auf dieſe Weiſe, ſagt Lord Tenterden, wird ein jeder Fall, ſeiner eigenen Natur gemäß und nach Grundſätzen entſchieden, die freilich nicht immer mit denen des Gemeinrechtes in vollem Einklange ſind, die aber, im Ganzen genommen, der Gerechtigkeit der Sache vollkommen entſprechen und den Betheiligten eben ſo genügend ſind. Der folgende Fall mag als Beleg dienen.

Eine Colliſion hatte im Britiſchen Canal zwiſchen dem Dampfſchiffe: Shannon, und dem Schiffe: „Britiſh Union“ in der Nachbarſchaft des bekannten Vorgebirges Beachy-Head ſtattgefunden. Das Schiff ſegelte den Canal hinauf, und das Dampfſchiff hinunter; das letztere hatte das Schiff in einer Entfernung von fünf Seemeilen erblickt, aber das Schiff: „Britiſh Union“ das Dampfſchiff „Shannon“ nicht eher, als kurz vor dem Zuſammenſtoß bemerkt. Auf Seiten des Shannon ward vorgegeben, daß es gerade auf ſeinen Steuerbordbug geſegelt habe und daß es nach den Regeln der Schifffahrt üblich ſei, wenn zwei Schiffe in entgegengeſetzten Richtungen kreuzen, und der geringſte Zweifel herrſchen ſollte ob ſie frei ausgehen können, das Schiff auf ſeinem Steuerbordbug ruhig fortſegeln, dagegen das andere, auf dem Backbordbug, weiter vom Winde ab ſich halten müſſe, und daß, wenn das Schiff: „Britiſh Union“ dieſe allgemeine Regel beobachtet hätte, das Unglück nicht vorgefallen ſein würde. Hierauf ward geantwortet, daß wenn es ſich auch mit der allgemeinen Regel wirklich ſo, wie angegeben, verhielte, dies doch kein Schiff rechtfertigen könne, in deſſen Macht es ſtehe eine Colliſion zu vermeiden, ein Privilegium dieſer Art gerade in dem Augenblicke feſthalten zu wollen, wo es die nachtheiligen Folgen einer ſolchen Hartnäckigkeit klar vorausſehen konnte. Die beiden „Trinity Masters“ bemerkten hierauf: „daß es in dieſem Fall auf den Wind eben nicht „ankomme, und daß der Dampfer Shannon nicht von den Segeln, „ſondern von der Dampfkraft ſeinen Impuls bekommen hatte, folg„lich vollkommen beherrſcht werden konnte, daß Dampfſchiffe in Folge „ihrer größeren Macht, anderen Schiffen immer Raum geben ſollten, daß „ſie ſich überzeugt hätten, der „Shannon“ habe das Schiff „Britiſh „Union“ geſehen, und daß daher nach beſter Einſicht alle Schuld auf „ſeiner (des „Shannon's“) Seite läge.“ Das Gericht entſchied dem-

nach zu Gunsten der Beklagten, und in Folge dieser Entscheidung (siehe 2 Hagg. Rep. 173) hat die Regel festen Boden gefaßt, daß Dampfschiffe ihrer größeren Macht und der größeren Leichtigkeit wegen, mit welcher ihre Bewegung beherrscht werden kann, allemal den Segelschiffen weichen und ihnen Raum geben müssen.

Nach der am 28 August 1846 veröffentlichten Parlaments-Acte der Königin Victoria (9 & 10 Vict. c. 100) in Betreff der Dampfschiffahrt, ist es im Art. IX derselben festgesetzt worden, „daß wenn „ein Dampfschiff einem andern begegnet, oder wenn es ihm vorbei„geht, dasselbe sich dann, in so weit es mit Sicherheit geschehen kann, „auf die Backbord-Seite des anderen Schiffes halten muß; und daß „jedes Dampfschiff, welches auf einem Flusse, oder durch einen engen „Canal fährt, sich, in so fern es ausführbar bleibt, auf jener Seite „der Mitte des Fahrwassers halten soll, welche auf der Steuer-Seite „eines solchen Schiffes liegt, wobei auf die Fluth und auf die beson„dere Stellung beider Schiffe während der Fluth gehörig Rücksicht „genommen werden soll; und der Capitain oder Führer eines solchen „Dampfschiffes, der diese Verordnungen, oder einen Theil derselben zu „beobachten vernachläßigt, soll für eine jede Vernachläßigung in einer „Summe gestraft werden, die nicht über funfzig Pfund Sterling gehen „darf." (Siehe Lord Tenterden's Treatise &c. 1847. Edit. 8 App. CIX.) In derselben Parlaments-Akte heißt es ferner: „daß ein „jeder Capitain, oder wer auch immer die Führung eines Dampf„schiffes in Händen habe, in welchem Strome oder engem Passe „Groß-Britanniens und Irlands, oder der benachbarten Inseln, oder „auf hoher See, innerhalb einer Entfernung von zwanzig Meilen von „der Küste es auch sein mag, verpflichtet sein soll, zwischen Sonnen„Untergang und Sonnen-Aufgang solche Lichter, und an solchen „Stellen aufzustecken, als die Vorschriften der Admiralität bestimmen „mögen, und dies bei einer zwanzig Pfund Sterling nicht zu über„steigenden Strafe für jede Nacht der Versäumniß. Auch soll der „Eigner eines jeden Dampfschiffes, in welchem keine solche Lichter „aufgesteckt worden, nicht berechtigt sein, irgend eine Schaden-Vergü„tung in Fällen zu fordern, wo dasselbe von einem andern Schiffe „im Laufe der Nacht übersegelt worden würde." Endlich enthält dieselbe Akte, daß „wenn durch die Nichtbeobachtung der hier gegebenen „Vorschriften, in Betreff des Vorbeisegelns der Dampfschiffe und des „Aufsteckens der Lichter, Personen oder Eigenthum Schaden erleiden „sollten, so wird in allen Gerichten des Landes, bei Erlangelung

„eines Beweises vom Gegentheil, die Sache so angesehen, als ob „derselbe durch die willkührliche Schuld des Schiffers oder anderer „Personen, denen das besagte Dampfschiff anvertraut sein mochte, „entstanden wäre, und der Schiffer oder solche anderen Personen sollen „in allen Civil- oder Criminal-Proceduren für die gesetzlichen Folgen „einer solchen willkührlichen Vernachlässigung ihrer Pflicht zu haften „haben.“ (Siehe den Art. XII und XIII der besagten Akte.) Endlich bestimmt der Art. V dieser Akte, daß kein Dampfschiff von mehr als einhundert Tonnen zur See gehen soll, ohne mit einem gehörigen Sprützenschlauch versehen zu sein, um im Nothfall Feuer löschen zu können, das durch die Dampfmaschinen entstehen möchte.

Baldasseroni führt eine Entscheidung der Florentinischen Rota an, nach welcher ein Schiff den durch Uebersegelung entstandenen Schaden ersetzen mußte, weil es in einer dunklichten, neblichten Nacht keine Leuchte ausgesteckt hatte. (Tom. II P. V Tit. 6 § 33.)

Sechs Jahre früher als jene beiden Parlaments-Akte (8 & 9 Victoria R) ins Leben gerufen wurden, hatte die Corporation des „Trinity House“ es für zweckmäßig erachtet, unterm 30 October 1840 folgende Verordnung zu machen: „Da es eine anerkannte Regel für „Segelschiffe ist, daß diejenigen welche günstigen Wind haben, den„jenigen, welche bei dem Winde (oder an den Wind) segeln, Raum „machen sollen; daß wenn beide Schiffe bei dem Winde segeln, das „Schiff auf dem Bug der Steuerseite an den Wind halten, das an„dere aber auf dem Backbordbug davon abhalten soll, so, daß beide „Schiffe sich auf der Backbordseite einander vorbeisegeln können; daß „wenn beide Schiffe den Wind frei oder Backstagswind haben und „zusammentreffen sollten, beide auf der Backbordseite einander vorbei„fahren können, zwei Dinge, welche von beiden durch das Legen des „Steuers an der Backbordseite ermöglicht werden können, und da „Dampfschiffe anzusehen sind, als ob sie Schiffe wären, die mit gün„stigem Winde segeln, und Segelschiffen, welche auf dem einen oder „dem anderen Bug, bei dem Winde segeln, Raum geben sollten, so „ist es nur erforderlich, Regeln zur allgemeinen Befolgung für den „Fall festzustellen, wenn dieselben Dampfschiffen oder anderen, frei„gehenden Schiffen begegnen sollten.“

„Wenn Dampfschiffe auf verschiedenen Routen sich unvermeid„licher oder nothwendiger Weise so nahe an einander kreuzen sollten, „daß, wenn sie beide ihre Route ungestört fortsetzen wollten, der Ge„fahr einer Collision nicht ausgewichen werden könnte, so soll ein

„jedes der beiden Schiffe sein Steuer (oder seinen Helm) unmittelbar „auf die Backbordseite legen, so daß sie beide einander auf der Back„bordseite passiren können.“

Wenn ein klarer und unzubezweifelnder Beweis vorgebracht werden kann, daß die Schuld in Folge der Unkenntniß des Capitains eines der beiden Schiffe entstanden ist, so müssen die Rheder des schuldigen Schiffes bis zum Belauf seines vollen Werthes, dafür haften. (Siehe in 5 Rob. 345 den im Jahre 1805 entschiedenen Rechtsfall: „the Thames, Drummond M^r.“) Sollte aber durch Zufall, wenn auch irgend ein Mangel an Aufmerksamkeit und Vorsicht am Bord des beschädigten Schiffes nicht ohne Einfluß dabei geblieben wäre, ein Schaden stattgefunden haben, so sind die Eigner des anderen Schiffes dafür nicht verantwortlich und gehen frei aus. (Siehe 2 Hag. 145 den Fall von Montgomery v^s. Craig, der das Schiff Catherine von Dover, Capitain Davidson betraf.)

Wenn aber die Collision durch willkührliche Bosheit, abseiten eines Schiffers und seiner Mannschaft, mit betrüglicher Absicht veranlaßt worden ist, so ist dies Baratterie im Englischen Sinne des Wortes. (2 Mar. 495) Und in jedem Falle, wo durch die Unwissenheit, Nachlässigkeit oder Verkehrtheit eines Schiffers oder seiner Mannschaft, der Rheder eines anderen Schiffes Schaden erlitten hat, da besitzt derselbe das Recht, den Rheder des Schiffes, welches des Schadens Ursache ist, gerichtlich zu belangen.

Daß in allen Fällen einer Collision das Zeugniß des einen oder des anderen Schiffes nicht ohne ein gewisses Mistrauen und ohne gewisse Vorsicht zu empfangen sei, bedarf kaum einer Erwähnung — die fast unvermeidliche Verwirrung im Augenblick der Collision selbst, welche der unbefangenen Beurtheilung eines solchen Unfalles im Wege steht, die Stimme des eigenen Interesse und der Einfluß einer nicht immer zum Schweigen zu bringenden Selbstliebe, können eine ruhige Auffassung vereiteln und der nöthigen Einsicht ihren klaren Scharfblick rauben. Aber die Mannschaft des Schiffes, dem die Ursache des Zufalles zugeschrieben wird, muß immer als Zeugen zugelassen werden, weil eine competentere Zeugenaussage nicht zu finden ist.

Die Schwedischen Assekuranz-Gesetze enthalten Tit. 8 § 1 bis 8 Verordnungen, die mit den oben angeführten Stipulationen des Art. 1 Tit. VIII der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ord-

nung von 1781," in Betreff der Ueber- und Ansegelung, größtentheils übereinstimmen.

Ueber den einen wichtigen Punkt, daß aller Schaden in solchen Fällen dasjenige Schiff trifft, dessen Schiffer und Mannschaft durch bösen Willen oder grobes Versehen die Uebersegelung veranlaßt haben, sind übrigens alle Gesetze einverstanden. In Hinsicht der Ermittelung des Schuldigen aber, um entscheiden zu können, welchem Schiffe die Schuld durch Uebersegelung beizumessen sei, herrscht überall und fortwährend die nämliche Schwierigkeit. Das Hamburgische Gesetz, so wie das Schwedische erlauben dem Schiffer und seinen Leuten, sich von dem auf sie fallenden Verdacht durch einen Eid zu reinigen. Sonst fehlt es an zweckdienlichen Andeutungen. Aber Emérigon's Versuch, aus Gesetzen, Schriftstellern und gerichtlichen Erkenntnissen aller Art, ein bündiges Regulativ zusammenzustellen, verdient hier seinen Platz, wenn es auch, bei der größeren Sachkenntniß unserer heutigen Schiffahrer, etwas veraltet aussehen möchte. Hier ist es:

"Wenn zwei Schiffe in einen Hafen segeln wollen, dessen Einfahrt "eine schwierige ist, so muß das entferntere warten bis das nähere "hindurch ist. Segeln sie sich an, so wird die Schuld dem zuletzt ge"kommenen beigemessen, wenn der Schiffer nicht beweisen kann, daß "er keinen Fehler gemacht hat."

"Das Schiff, welches aus einem Hafen segelt, muß dem hinein"segelnden Platz machen."

"Wer zuletzt aus einem Hafen segelt, muß auf das Schiff achten, "was vor ihm abgesegelt ist."

"Wenn ein Schiff, welches auf der Rhede liegt, in der Nacht "absegeln will, so muß es den Tag vorher sich an einen schicklichen "Ort legen, um die andern nicht zu beschädigen."

"Ein Schiff, welches mit vollen Segeln geht, muß den Schaden "ersetzen, welches es einem belliegenden verursacht, das sich nicht zurück"ziehen kann." (Hiemit stimmen die angeführten Schwedischen und Preußischen Verordnungen nicht überein.)

"Ein Schiff, welches im Hafen nicht die vorgeschriebene Entfer"nung beobachtet oder einen unrechten Platz einnimmt, oder sich nicht "gehörig vertrauet, muß den Schaden ersetzen, welcher hiedurch entsteht."

"Wenn ein großes Schiff mit einem kleineren zusammentrifft, so "muß das letztere dem ersteren weichen, sofern Wetter und Ort es "gestatten."

"Ist ein Schiff ohne Wache gelassen, so wird diesem die Schuld

„der Uebersegelung beigemessen. — Stößt ein Schiff gegen einen An„ker, welcher ohne Boy gelassen ist, so wird der Schaden dem zur „Last gebracht, der den Anker so gelassen hat.“

Es herrscht, wie man bemerkt haben wird, kein vollkommener Einklang unter den Autoritäten der verschiedenen Länder, ob in Collisionsfällen Beitrag zum Schaden-Ersatz nicht auch von der Ladung, so gut wie von dem Schiffe selbst, geleistet werden müßte. Die vorherrschende Ansicht in England scheint die zu sein, daß wenn die Ladung beschädigt wird, so müßte sie den Vortheil eines Beitrags von dem andern Schiffe genießen, und an diese Regel hielt sich das Englische Oberhaus (House of Lords) in dem Rechtsfalle von Le Neve vs Edin. & London ship Co., der am 15 Juni 1824 entschieden ward, und in 2 Shaw's App. Co. 398 zu finden ist. Hier ward beiden Schiffen die Schuld des Unglücks beigemessen, und der ganze Schaden des gesunkenen Schiffes sowohl, als der gesunkenen und verloren gegangenen Ladung, gleichmäßig über die betheiligten Partheien vertheilt.

In einem anderen Falle hatten die Fischfanggeräthschaften eines Grönländischen Wallfischfahrers einen separaten Beitrag zu den durch die Collision verursachten Schaden an einem Schiffe ähnlicher Art zu bezahlen. (Siehe den Fall des Schiffes Dundee, in 2 Hag. 137.)

Die vorstehende Untersuchung umfaßt mit möglichster Genauigkeit die Grundlagen der Englischen Jurisprudenz über Collisionsfälle.

Die Preußische Assekuranz-Ordnung enthält in Betreff des An- und Uebersegelns folgende Vorschriften:

§ 1911. Wenn zwei unter Segel sich befindende Schiffe ohne grobes Verschulden des einen oder des andern Schiffes auf einander ansegeln und stoßen, dergestalt, daß eines oder das andere oder beide Schaden erleiden, so muß der beiderseitige Verlust oder Schaden berechnet und zusammgeschlagen werden.

§ 1912. Von der ganzen Summe trägt jedes Schiff die Hälfte.

§ 1913. Ist das An- und Uebersegeln von einem der Schiffer vorsätzlich oder durch grobe Schuld verursacht worden, so muß derselbe seinen Schaden allein tragen, und dem anderen Schiffe den ganzen erlittenen Schaden vergüten.

§ 1914. So weit als der Schade aus dem Vermögen des Schiffers im gleichen aus dem Schiffe und dessen Frachtgeldern nicht ersetzt wird, ist er als Particular-Havarie zu betrachten.

§ 1915. Eben dies findet statt, wenn das Schiff, welches durch

Zufall, oder grobe Schuld des Schiffers, ein anderes auf gedachte Art beschädigt hat, nicht ausgemittelt werden kann.

§ 1916. Wird ein vor Anker liegendes, oder am Lande festgemachtes Schiff von einem segelnden Schiffe beschädigt, so muß des letzteren Schiffer allen verursachten Schaden erstatten; er könnte denn nachweisen, daß er durch einen ganz unvermeidlichen Zufall zum An- oder Uebersegeln genöthigt worden; in welchem Falle die Vorschrift § 1911 und 1912 Anwendung findet.

(Hier folgt noch eine Reihe von 16 verschiedenartigen Vorschriften, die hauptsächlich auf Unfälle in Häfen oder Strömen Bezug haben, und nur einen subalternen Werth besitzen.)

Den Verfassern des Holländischen „Wetboek van Koophandel" ist es vielleicht gelungen, über Collisionen, die klarsten und bündigsten Vorschriften zu geben. Sie füllen den ganzen Tit. VI dieses Gesetzbuches und bestehen in den folgenden 10 Artikeln.

Art. 534. „Wenn ein Schiff durch die Schuld seines Capitains „oder seiner Mannschaft an ein anderes stößt, so muß der Capitain „desselben den ganzen Schaden tragen, den er dem getroffenen Schiffe „und seiner Ladung zugefügt hat."

Art. 535. „Wenn die Collision durch die Schuld beider Capi„taine oder beider Mannschaften stattgefunden hat, so muß jeder seinen „Theil des Schadens tragen. Die Capitaine sind gegen die Eigen„thümer der Schiffe und der Güter in allen in diesem und in dem „vorhergehenden Artikel berührten Fällen verantwortlich, mit Vorbe„halt ihres eigenen Regresses an die Officiere und Mannschaft, wenn „sie dazu die Gelegenheit haben."

Art. 536. „In dem Falle einer Collision, die blos den Unfällen „der See zuzuschreiben ist (accident fortuit), fällt der Schaden auf das „Schiff, welches denselben erlitten hat, mit Vorbehalt der im folgen„den Artikel 540 bezeichneten Ausnahmen."

Art. 537. „Die in dem vorhergehenden Artikel gegebene Vor„schrift gilt auch für den Fall, wo beide Schiffe keine Ladung hätten."

Art. 538. „Sobald weder Schuld, noch Zufall der See be„wiesen werden kann, mithin Zweifel über den Ursprung der Collision „stattfindet, so wird der den Schiffen und ihren Ladungen zugefügte „Schaden in ein Ganzes vereinigt, und von ihnen im Verhältniß des „Werthes eines jeden der beiden Schiffe und seiner Ladung vergütet. „Der Betrag des Antheils an dem gemeinschaftlichen Schaden, den „jedes Schiff und jede Ladung zu tragen haben wird, soll auf jedes

„Schiff und auf jede Ladung pro rata ihres respectiven Werthes ver-
„theilt werden.“

Art. 539. „Wenn nach der Collision ein Schiff auf der Reise
„nach einem Nothhafen Behufs der nöthigen Reparaturen verlorn
„geht, so wird die Collision als die Ursache des Verlustes des Schiffes
„betrachtet.“

Art. 540. „Wenn ein unter Segel begriffenes, oder überhaupt
„schwimmendes Schiff durch Collision ein anderes beschädigt, welches
„vor Anker liegt, oder an paßlicher Stelle festgebunden ist, und wenn
„die Collision ohne Schuld des Capitains oder der Mannschaft am
„Bord des collidirenden Schiffes stattgefunden hat, so soll das unter
„Segel begriffene oder schwimmende Schiff die Hälfte des dem vor
„Anker liegenden Schiffe zugefügten Schadens tragen, ohne daß darum
„das letztere etwas von dem, dem andern Schiffe betroffenen Schaden
„zu vergüten habe. Diese Schäden werden auf dem Fuße einer Ha-
„varie grosse über Schiff und Ladung vertheilt.“

„Eine Vergütung von Schäden und Interessen findet nicht Statt,
„wenn der Capitain des festgebundenen Schiffes die Collision dadurch
„hätte vermeiden können, daß er dem Anker mehr Tau ausgestochen
„oder seine Bande gekappt hätte, wenn dies ohne Gefahr möglich
„gewesen wäre, und wenn er dies zu thun unterlassen hätte, nach-
„dem er von dem Capitain des collidirenden Schiffes dazu bei Zeiten
„aufgefordert worden wäre.“

Art. 541. „Wenn das Schiff vor Anker treibt und auf das
„Ankertau eines neben ihm vor Anker liegenden Schiffes geworfen
„wird, und wenn der Capitain des ersten der beiden Schiffe das An-
„kertau des anderen kappt und dasselbe dadurch von seinen Ankern
„löset, so daß es durch diese Dazwischenkunft beschädigt wird, oder
„unmittelbar darauf Schiffbruch leidet, so ist das Ankertreibende Schiff
„für allen den, dem andern Schiffe und seiner Ladung zugefügten
„Schaden verantwortlich.“

Art. 542. „Wenn ein vor Anker liegendes oder im Hafen fest-
„gebundenes Schiff, ohne loszukommen, aber durch die Macht der
„Wellen, des Sturmes, oder durch eine andere höhere Gewalt, an-
„dere Schiffe in seiner Nachbarschaft beschädigt, so fallen die daraus
„entstehenden Schäden den beschädigten Schiffen als Havarie particuliere
„zur Last.“

Art. 543. „Wenn ein Schiff auf seichtem Grunde ist, und sich
„nicht davon befreien kann, so hat der Capitain, in dem Falle einer

„bevorstehenden Gefahr, das Recht von dem ihm zunächst gelegenen, „Schiffe zu verlangen, daß es die Anker lichte, oder sein Kabeltau „kappe, um ihm eine Durchfahrt möglich zu machen, wofern dasselbe „dies ohne Gefahr thun kann, unter der Verbindlichkeit abseiten des „in Gefahr befindlichen Schiffes, das andere für den dadurch erlittenen „Verlust zu entschädigen.“

„Der Capitain des benachbarten Schiffes, der in diesem Falle „sich geweigert oder vernachlässigt hätte, sich hierin zu fügen, muß den „dadurch verursachten Schaden tragen.“

„Art. 544. „Ein jeder Capitain, dessen Schiff vor Anker liegt, „ist für alle Schäden verantwortlich, welche aus dem Mangel an „Boyen auf seinen Ankern entstehen könnte, wofern er nicht zu be„weisen im Stande ist, daß er sie verloren und nicht hat wieder er„setzen können.“

Das Ueber-Bordwerfen eines Theiles der Schiffsladung oder anderer Güter, gehört zu den Gefahren der See, welche der Versicherer übernimmt. Dabei ist allerdings der Schein eines willkührlichen Verfahrens des Capitains oder der Mannschaft vorhanden, es kann aber nur unter dem Machtgebot einer unvermeidlichen Nothwendigkeit stattfinden, und muß als Maßregel zur Erhaltung und Förderung aller derer bei dem Schiffe betheiligten Interessen betrachtet, auch deswegen gemeinschaftlich von ihnen getragen werden. „Ein Verlust, den man „zum Besten Aller besteht, muß aus dem Beitrag Aller bezahlt wer„den.“ So sprachen schon die Rhodischen Gesetze.

Die Nothwendigkeit der Werfung tritt ein, wo das Sinken eines Schiffes durch Verminderung seiner Bürde verhindert werden soll, oder um demselben die Flucht vor der Verfolgung des Feindes zu erleichtern, oder endlich um dasselbe wieder flott zu machen, wenn es gestrandet hätte. Ueberbordwerfen der Ladung ist auch oft nothwendig, wenn ein Schiff zu schwer beladen ist, oder wenn die Ladung, bei heftigem Arbeiten des Schiffes überschießt, und das Schiff dadurch eine Schlagseite erhält. In den genannten Fällen wird der Werth des Geworfenen unausbleiblich zur Havarie grosse gerechnet. Einige Fälle, wo der Werth des Geworfenen nicht dazu gerechnet noch darin vergütet wird, werden wir weiterhin zu bezeichnen Gelegenheit haben.

Die Entscheidung über die größere oder geringere Nothwendigkeit eines Wurfes, hängt gewöhnlich, und in den meisten Fällen hauptsächlich von dem Capitain ab. Viele Assekuranz-Ordnungen haben, wie wir gleich ersehen werden, gewisse Regel und bestimmte Formeln

vorgeschrieben, die dabei beobachtet werden müssen, und aus den meisten derselben geht die Wichtigkeit des definitiven Ausspruchs des Capitains hervor. Wenn die Eventualität, welche die Werfung eines Theiles der Ladung nothwendig gebietet, sich dermaßen gestaltet, daß sie dem Capitain Zeit zur Ueberlegung, zur Berathung mit seinen Officieren und der Mannschaft seines Schiffes gestattet, und eine Wahl unter denen am zweckdienstlichen zum Werfen geeigneten Gegenständen erlaubt, da ist es sicherlich ein weiser Schritt, ja eine Pflicht seiner Seits, selbst wenn in dieser Hinsicht auch keine Vorschriften existiren sollten, daß er sich Raths erhole und eine Auswahl der Güter vornehme, die zuerst geworfen werden müssen. Es ist aber bisher von keiner der großen Autoritäten im Assekuranzfache je in Abrede gestellt worden, daß wo die Werfung, nach Lord Tenterden's Ausspruch, sich als die Wirkung der Gefahr und die Ursache der Sicherheit herausstellt, ein Beitrag zum Schaden-Ersatze nicht stattfinden müßte, wenn auch dabei die Form vernachlässigt worden ist.

Der practische und erfahrene Seemann wird über die Möglichkeit der Anwendung solcher Vorschriften ganz anders urtheilen als der Stuben-Gelehrte, der sich in der Gemüthlichkeit seines Studiums mit ihrer Abfassung beschäftigt, und keinen Begriff von der Schwierigkeit ihrer Befolgung besitzt, in dem Augenblick, wo Leben oder Freiheit auf dem Spiele stehen. Daß die Zweckmäßigkeit gewisser Regeln nicht außer Augen gelassen werde, ist rathsam, daß man ihre Beobachtung zu erhalten suche, recht und billig, aber eine Thorheit würde es sein, wenn man diese unter allen Umständen erheischen und es zur Bedingung machen wollte, daß jeder Mangel an Genauigkeit die Strafe der Ungültigkeit der ganzen Procedur mit sich bringen müsse. Emérigon erwähnt in seinem ersten Bande p. 605 einer von Targa gemachten Bemerkung, dem während seiner 60-jährigen Magistratur in Genua nur fünf Fälle von Werfung vorgekommen waren, in denen allen der Verdacht eines absichtlichen Betrugs sich eben der Genauigkeit wegen erhoben hatte, mit welcher die vorgeschriebenen Formeln darin beobachtet waren. — Wir geben jetzt die Vorschriften der verschiedenen Staaten, und fangen mit den Hamburgischen an. Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731" enthält in ihrem Tit. XXII folgende 13 Artikel.

Art. 1. „Wenn bei schwerem Ungewitter, oder auch dem ver-„folgenden Feinde desto leichter zu entgehen, die Nothwendigkeit er-

„fordert zu werfen, so gehört all solch geworfenes Gut unter die „große Havarey, nach Einhalt des Art. 8 und 9 Tit. 21 jedoch, „daß das geworfene, andern Gütern gleich, pro rata mit contribuire.

Art. 2. „Der Schiffer soll für seinen Kopf allein nicht werfen „lassen, sondern es vorhero mit seinen Offizieren wohl überlegen und „ihre Meynung vernehmen, ob die Noth so groß sei, daß man werfen „müsse.

Art. 3. „Der Schreiber, oder derjenige der dessen Stelle ver„tritt, soll die Umstände der Noth und eines jeden Meynung, wenn „zu werfen resolvirt wird, fleißig notiren; auch eine Liste von den „Gütern, so geworfen oder über dem Werfen beschädigt worden, ge„treulich verfertigen.

Art. 4. „Wenn die Umstände und die Gefahr nicht verstatten, „alles dieses zu beobachten, so muß so viel notiret und ausgezeichnet „werden, als die Zeit leidet, und ist das übrige durch der Schiffsleute „eidliche Aussage nachgehends zu erweisen.

Art. 5. „Der Schiffer soll, so wie die Zeit und Umstände zu„lassen wollen, im Werfen dahin sehen, daß zu Anfang dasjenige, es „sei an Gütern oder Geräthschaften, geworfen werde, was am wenig„sten werth ist, und dessen man am leichtesten entbehren kann; wenn „aber solches nicht zureicht, kann er zu andern Gütern und Waaren „greifen.

Art. 6. „Der Schade und Verlust, der zur Rettung des Schiffes „und der eingeladenen Güter durch Werfung verursacht wird, soll von „dem Schiffer an dem Orte seiner Entladung umständlich angegeben „und als Havarey-Große abgemacht, woferne aber es des Ortes „nicht füglich geschehen kann, die Abmachung hieher remittirt werden.

Art. 7. „Provision des Schiffes, Kriegs-Munition, der Offizier„Equipage und Kleider, Gage und Volkshauer, contribuiren im Fall „von Werfung nichts, werden aber, wenn sie aus Noth mitgeworfen „werden, wie andere geworfenes Gut in der Havarey, gut gethan.

Art. 8. „Alle Güter die oben auf dem Decke des Schiffes „liegen, werden, wenn sie geworfen oder beschädigt sind, nicht bezahlet, „und müssen nichts desto weniger, wann sie conservirt worden, zu „anderen geworfenen Gütern mit contribuiren, jedoch bleibet dem „Eigner gegen den Schiffer seine Forderung deswegen vorbehalten.

Art. 9. „Wenn durch Werfung das Schiff bei Ungewitter, oder „da es seinem Feinde zu entrinnen suchet, nicht salviret wird, sondern „dennoch bliebe, oder genommen würde, so hat die Havarey keine

„statt, sondern was an Gütern und Waaren aus dem Schiffbruche „oder des Feindes Gewalt gerettet wird, das bleibt demjenigen dem „es zugehöret, und darf zu den verlornen oder geworfenen Gütern „nichts beitragen.

Art. 10. „Begebe es sich, daß ein Schiff, welches vorher einige „Güter geworfen und dadurch sich salviret hätte, oder den Feinden „entgangen wäre, nachgehends auf derselben Reise durch einen andern „Unglücksfall zerscheiterte oder genommen würde, so sollen diejenigen „Güter, die aus solchem letzten Unfall geborgen oder gerettet werden, „den Schaden der erst geworfenen Güter mittragen, jedoch, daß die „Unkosten und das Bergelohn, vorhero abgezogen werden.

Art. 11. „Wenn ein Schiffer auf einer Revier oder bei Ein„laufung in einen Haven, um sein Schiff zu erleichtern, ein Theil „seiner Ladung in Schmacken oder andere kleine Fahrzeuge überladet; „und solche beschädigt würden oder verloren gingen, so wird solcher „Verlust und Schade dem Werfen gleich gehalten, und muß derselbe „als Havarey-Große bezahlt werden.

Art. 12. „Vergingе aber nachgehends ein solches Schiff selbst, „sammt dem Rest der Ladung, und die übergeladenen Güter hergegen „kämen wohlbehalten zu Lande, so sind dieselben zu des verlornen „Schiffes und der Güter Schaden zu contribuiren nicht verbunden.

Art. 13. „Bei geworfenen und wieder geborgenen Gütern, wird „in der Berechnung der Havarey nichts weiter gutgethan, als was „durch die Werfung Schaden gelitten, und was an Bergelohn und „Kosten, solche wieder zu erlangen, aufgewendet worden. Und wenn „gleich ein Mehreres bezahlt sein sollte, so muß das übrige wieder „zurückgegeben werden.“

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ hat in Betreff des Werfens nur folgendes in seinem Art. 62 (siehe S. 432 unseres ersten Bandes). „Bei Gütern, welche auf „Deck liegen, ist die Versicherung frei von Beschädigung, so wie frei „Werfen und Ueberbord spülen. Der Versicherer haftet mithin in „jenem Falle nur für den Verlust, wenn das Schiff sinkt, oder scheitert, oder verschollen ist, oder für gute Prise erklärt wird, und wenn „er nicht etwa abweichen kann, daß die Decklast vorher geworfen oder „über Bord gespült worden ist.“ u. s. w. Die „Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften“ enthalten sich aller Vorschriften in Betreff des Werfens.

Aber der Tit. XII des Französischen „Code de Commerce“

enthält die darauf Bezug habenden sechs Artikel No. 410 bis 415, welche ganz gleichlautend mit den sechs Artikeln No. 440 bis 445 des Sardinischen Handelsgesetzbuches sind, und die wir hier wiedergeben:

Der Art. 410 des „Code de Commerce“ und der Art. 440 des „Code de Sardaigne“ sagt: „Wenn durch Sturm oder das Jagen „des Feindes, der Capitain sich für verpflichtet hält, zum Heil des „Schiffes einen Theil seiner Ladung ins Meer zu werfen, die Masten „zu kappen, oder seine Anker Preis zu geben, so muß er die Mei„nung derjenigen, die an der Ladung betheiligt wären und sich an „Bord befänden, so wie die, der hervorragendsten unter der Mann„schaft zu Rathe ziehen. Wenn irgend eine Meinungs-Verschiedenheit „stattfände, so muß der Meinung des Capitains und der Wichtigsten „unter der Mannschaft der Vorzug gegeben werden.“

Art. 411 im Französischen „Code de Commerce“ und Art. 441 des „Code de Sardaigne“ sagen folgendes: „Die Gegenstände „deren man am Wenigsten bedarf, die den geringsten Werth besitzen „und am Meisten wiegen, werden zuerst geworfen, hierauf die Waaren „des ersten Zwischendecks nach Belieben des Capitains und in Folge „des Rathes der Vornehmsten unter der Mannschaft.“

Art. 412 des Französischen „Code de Commerce“ und Art. 442 des Sardinischen Handelsgesetzbuches sagen: „Der Capitain „ist verpflichtet, das Resultat der Berathschlagung schriftlich in sein „Journal einzutragen, sobald er die Mittel dazu gehabt haben wird. „Das Protokol der Berathschlagung muß folgendes enthalten:

„Die Beweggründe welche zum Wurf die Veranlassung gegeben „haben;

„Die geworfenen oder beschädigten Gegenstände;

„Es muß die Unterschrift der berathenden Mitglieder oder die „Gründe der Weigerung ihrer Unterschrift enthalten.

„Es muß auf das Schiffs-Register übergetragen werden.

Art. 413 des Französischen „Code de Commerce“ und Art. 443 des Sardinischen sagt: „Innerhalb der vier und zwanzig „Stunden nach Ankunft des Schiffes in dem ersten Hafen den das „Schiff angehen wird, ist der Capitain gehalten, die Thatsachen eidlich „zu erhärten, welche in der, dem Register einverleibten Berathung „aufgezeichnet sind.“

Art. 414 des Französischen „Code de Commerce“ und im Art. 444 des Sardinischen Handelsgesetzbuches enthält folgende

Worte: „Die Aufzeichnung der Verlüste und Schäden geschieht in „dem Entlöschungshafen des Schiffes, auf Veranlassung des Capitains „und durch Sachkundige oder Experts. Die Experts werden von dem „Handelsgericht ernannt, wo die Entlöschung in einem Französischen „Hafen stattfindet. — In den Orten wo es keine Französische Han„delstribunäle giebt, werden die Experts von dem Friedensrichter er„nannt. Wenn die Entlöschung in einem Hafen des Auslandes statt„findet, da werden sie von dem Französischen Consul gemacht, und in „Ermangelung desselben von der obersten Gerichtsbehörde.“

Der Sardinische „Code de Commerce“ nennt anstatt der, in dem Art. 413 und 414 des Französischen bezeichneten Personen, den Präsidenten des Handelsgerichtes, in Ermangelung desselben, die eigends bestellten Richtern, und außerhalb des Königsreichs die Consular-Agenten des Königs.

Das Spanische Handelsgesetzbuch von 1829 enthält in Betreff des Werfens folgende Verfügungen:

Art. 941. „Findet man sich genöthigt, einen Theil der Ladung „über Bord zu werfen, so ist mit den Sachen der Anfang zu machen, „die am meisten wiegen und den geringsten Werth haben; und bei „Gütern von gleicher Beschaffenheit müssen die zuerst geworfen wer„den, welche unter dem obersten Verdeck liegen; hiebei ist nach der „Anweisung des Capitains mit Zustimmung der Schiffs-Officiere zu „verfahren. — Wenn ein Theil der Ladung sich auf dem Verdeck be„findet, so muß dieser zuerst geworfen werden.

Art. 942. „Unter die Akte, welche den Beschluß enthält, so „viel man für nöthig gehalten, von der Ladung zu werfen, ist zu be„merken, welche Güter man geworfen hat; und wenn einige von den „im Schiffe gebliebenen, durch eine directe Folge des Seewurfs beschä„digt worden sind, so ist ihrer gleichfalls Erwähnung zu machen.“

Der: „Codigo Commercial Portuguez“ schweigt gänzlich über das Werfen und die dabei nothwendig zu beobachtenden Vorsichtsmaßregeln.

Auch ohne einen vollkommenen Begriff von der gebietenden Macht der Umstände zu besitzen, welche den Seewurf nothwendig machen, wird ein Jeder leicht auf den Schluß gerathen, daß bei allen dergleichen Verordnungen, die Art und Weise betreffend wie dazu geschritten werden soll, es sich um die Ladung selbst, oder einen Theil derselben, folglich um das handelt, was unter oder zwischen Deck geladen worden, und daß man auf Güter, welche auf dem Decke liegen,

sobald überhaupt geworfen werden muß, von selbst zuerst die Hand legen werde. Daher zeichnen die meisten Versicherer auf Güter, die auf das Deck geladen werden, frei von Werfen und Ueberbordspülen, wie das z. B. in § 61 des Tit. IV Theil I des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ stipulirt ist. Diese Bedingung des Plans hat den folgenden Zusatz: „Der „Versicherer haftet mithin in jenem Falle nur für den Verlust, wenn „das Schiff sinkt, oder scheitert, oder verschollen ist, oder für gute „Prise erklärt wird, und er nicht etwa beweisen kann, daß die Deck„last vorher geworfen oder über Bord gespült ist. — Der gesetzmäßige „Beitrag zur Havarie grosse ist zu ersetzen.“

Nach Englischen Gesetzen wird der Verlust einer über Bord geworfenen Deckladung nicht in Havarie grosse vergütet. Jedoch hat in dieser Hinsicht nicht selten ein Schwanken in den Ansichten der Richter stattgefunden. Einmal, in dem Rechtsfalle von Millward vs. Hibbert, 2 G. & D. 142, wurde es gerichtlich erkannt, daß wo das Einnehmen von Deckladungen Handelsgebrauch und üblich ist, und durch Werfen ein Geld-Verlust entsteht, ein rechtmäßiger Anspruch auf Vergütung in Havarie grosse nicht abgewiesen werden kann. Ueberhaupt hat diese Frage, bei ihrer Anwendung auf Verluste, welche das Ueberbordwerfen gesetzmäßig eingeschiffter Deckladungen Nord-Amerikanischen Schiffsbauholzes, zur Folge haben könnten, so bald der Dringlichkeit einer solchen Maßregel nicht auszuweichen ist, in den Englischen Gerichten nicht selten zu einer scharf gezeichneten Meinungsverschiedenheit geführt, die von Zeit zu Zeit immer wieder auftaucht und ihre angeblichen Rechte geltend zu machen sucht. Das Gesetz hat es denen im Nord-Amerikanischen Holzhandel fahrenden Schiffen gestattet, ihre Ladungen Holz, vom 1 Mai bis zum 1 September auf das Verdeck zu führen, und wenn dies, sagen diejenigen, welche der Schadens-Vergütung in Havarie grosse das Wort reden, gesetzlich erlaubt ist, so läßt sich nicht behaupten, daß man durch das Einnehmen einer solchen Deckladung eine ungewöhnliche Verantwortlichkeit auf sich nehme, oder daß die Ladung gesetzwidrig gestaut worden sei. Man ist selbst so weit gegangen, zu behaupten, daß sie dem Schiffe zu größerer Sicherheit dienen müsse. Man stützt sich dabei auf die Erkenntnisse in den beiden Rechtsfällen von Millward vs. Hibbert, und von Gould vs. Oliver 5 Scott 545, in denen beiden die Rechtmäßigkeit einer Vergütung in Havarie grosse für Verlüste zugegeben ward, deren Ursprung das Ueberbordwerfen gewisser auf Deck gestauter Waaren war. Anderer

Seits ward behauptet, daß man, diesen Punkt betreffend, zu keiner vollkommenen Entscheidung, selbst nicht in dem letzteren der beiden Rechtsfälle gekommen wäre, und daß das Erkenntniß in dem letzten Falle (von Gould vs. Oliver), wodurch später der Rheder für den ganzen, aus dem Werfen einer Deckladung entstandenen Verlust verantwortlich gemacht wurde, die Vergütung des Schadens in Havarie grosse, welche der frühere Rechtsfall gutgeheißen hatte, ungültig machen müßte. So ward ferner behauptet, daß ihre Gegner keinen gehörigen Unterschied zwischen einer gesetzlichen Billigung und einem gesetzlichen Verbot zu machen verständen; daß das Gesetz den Transport einer Deckladung vom 1 September bis zum 1 Mai geradezu verbiete, denselben aber darum zu keiner anderen Zeit gestatte, da es ihn, selbst in dem genannten Zeitraum, dem Rheder nur dann erlaubt, wenn er dazu die Einwilligung des Eigenthümers der Ladung erhalten kann, jedoch diesen Transport zu jeder andern Zeit untersagt, und im Uebertretungsfalle schwer bestraft. Endlich wird behauptet, daß wenn die mit einer Deckladung verknüpfte Gefahr zwischen dem 1 September und dem 1 Mai so groß ist, daß das Gesetz dazwischen treten muß; so müsse auch zu jeder anderen Zeit eine gewisse Gefahr herrschen, daß keine genaue Scheidelinie gezogen werden könne, wo die Gefahr aufhöre, und daß so lange überhaupt noch irgend eine Gefahr existire, die Vergütung des Schadens in Havarie grosse ganz gesetzwidrig sein würde. Hier ruht die Sache für jetzt, bis einmal ein künftiges Tribunal die Frage wieder aufzunehmen und zu entscheiden für gut finden wird. (Siehe General Average practically considered by Laurence R. Baily, p. 37—39, 1851. London and Liverpool.)

Pferde, Horn- und anderes Vieh, gehören zu den Ladungen, die gewöhnlich auf das Deck eines Schiffes geladen werden, und nichts ist natürlicher, als daß man sogleich die Hand darauf lege, wo die Nothwendigkeit des Ueberbordwerfens eintritt. Der Versicherer darf mit Recht erwarten, daß die Verschiffung auf das Deck ihm angezeigt worden, denn nur dann, wenn er diese Gefahr ausdrücklich übernommen hat, kann er dafür haften. Unterbleibt die in dieser Hinsicht erforderliche Anzeige, so ist er in vollkommenem Rechte, wenn er annimmt, daß sie im Raume des Schiffes beschafft worden sei, und deshalb jeden Ersatz verweigert, da es im letzteren Fall Havarie grosse gewesen sein würde.

Unter dem Schutze einer Versicherung auf Casco und auf Zeit, hatte der Rheder eines Schiffes Fracht für die Reise von Waterford nach London angenommen. Ein Theil der Ladung bestand

aus tausend Schweinen, welche auf das Verdeck geladen waren, und in einem heftigen Sturme, zur Erhaltung des Schiffes und der übrigen Ladung, über Bord geworfen werden mußten. Der Rheder, der dafür verantwortlich gemacht ward, und eine gewisse Summe zu vergüten gehabt hatte, forderte jetzt Ersatz von seinen Versicherern. Diese weigerten Zahlung, und gaben als Grund ihrer Weigerung an, daß man besagte Schweine auf das Deck geladen hätte, und daß sie folglich keinen Verlust zu bezahlen oder dazu beizutragen verbunden wären, der aus dem Ueberbordwerfen derselben entstanden sei. Die Autorität einer Englischen Regel lag dieser Behauptung nicht zum Grunde, aber man stützte sich auf das was Lord Tenterden in der neuesten Ausgabe seines „Treatise on Shipping“ mit Berücksichtigung des: „Consolato del Mare“ und der Französischen Ordonnanz von 1688, und besonders auf das was Valin in seinem Commentar über die letztere gesagt hatte, bei welcher Gelegenheit er zwei Gründe für die in Fällen einer Deckladung gemachten Ausnahmen eines Beitrags zur Havarie grosse anführt. Der erste davon ist namentlich dieser, daß die Güter nicht auf das Deck hätten geladen werden sollen, und nur deswegen dort sein konnten, weil das Schiff voll war und anderswo keinen Platz dafür hatte, oder weil der Schiffer vernachlässigt hatte sie anderswo hinzustauen, zwei Fälle, in denen beiden er oder seine Rheder dem Eigenthümer derselben gegenüber, verantwortlich bleiben mußten, woferne sie dort nicht mit seiner Einwilligung geladen waren. Der zweite Grund Valin's besteht darin, daß man allen Grund zu der Voraussetzung haben mußte, daß die Güter dort, wo sie waren, im Wege und hinderlich sein, und eben dieser Hindernisse wegen über Bord geworfen werden würden, ehe noch die Nothwendigkeit des Wurfes eingetreten sein konnte.

Nach einer vortrefflichen Zergliederung verschiedener Englischer Rechtsfälle, auf welche Valin's Ansichten nicht ohne Einfluß geblieben waren und auch auf Lord Tenterden's Urtheil eingewirkt hatten, bemerkte Lord Denman, vor dem der besagte Fall (Millward v^s. Hibbert) im September 1841 zur Entscheidung kam, daß die Regel, welche alle auf das Verdeck geladene Güter von jedem Beitrag zur Havarie grosse ausschließt, auf keinem allgemein anerkannten Grundsatz beruhe, daß sie aber in England wie in den Vereinigten Staaten ihre häufige Anwendung, jedoch nicht ohne gewisse Ausnahmen, finde. Die Frage, in so weit sie das Verhältniß des Kaufmannes zu dem Rheder oder dem Schiffs-Eigner berühre — sagt er — sei eine ganz

andere als die, welche das Verhältniß des einen oder des anderen zum Versicherer betrifft; denn der erstere kann sich dazu verstehen, die Güter auf eine solche Weise stauen zu lassen, daß die letzteren durch ihren Verlust gar nicht betroffen werden können. Endlich erklärte Lord Denman, daß der bloße Umstand einer oberhalb Decks gestauten Ladung den Versicherer keineswegs seiner Verbindlichkeit entledige, weil Handelsgebrauch eine solche Verschiffungsmethode rechtfertigen und sie überdies auf eine solche Weise möglich gemacht haben könne, daß sie weder die freie Handhabung des Schiffes verhindert, noch die Gefahr vermehrt haben mag.

Für das Werfen von Wasserfäßern, die auf das Verdeck geladen wurden, findet keine Vergütung in Havarie grosse statt, desgleichen nicht für geworfene Ankerketten und kleine Anker, ausgenommen, wenn diese Behufs augenblicklichen Gebrauchs, bei der Annäherung des Ufers in Bereitschaft lagen und dann über Bord geworfen werden mußten.

Wir behalten es uns vor auf andere den Wurf betreffende Fragen in der vierten Abtheilung dieses Werkes näher einzugehen.

---

2. Verlüste durch Feuer.

Feuersgefahr wird namentlich in allen Policen als eine derjenigen bezeichnet, die der Versicherer auf sich nimmt. Er bleibt unbedingt dafür verantwortlich, was auch immer die Veranlassung des Feuers gewesen sein mag, so bald er für die Schuld und das Versehen des Capitains und seiner Mannschaft zu haften sich ausdrücklich verpflichtet hat. Hätte er aber in dieser Hinsicht keine Verbindlichkeit übernommen, so ersetzt er in diesem Falle auch keinen daraus entstandenen Schaden, der nachgewiesen werden könnte. Bleibt jedoch die wahre Ursache des Feuers unbekannt, kann sie auf keine Weise ermittelt werden, so muß der Versicherer für den Schaden haften.

Wird ein Schiff von einem Blitzstrahl getroffen, und dadurch oder auch durch einen Schuß des Feindes in Brand gesteckt, so hat der Versicherer den Schaden zu ersetzen, denn Feuer gehört, wie erwähnt, zu den Gefahren, die er übernommen hat. In dieser Ansicht vereinigen sich Valin, Pothier und Emérigon, besonders hat der letztere im ersten Bande seines Werkes Kap. XII Sect. 17 p. 428 u. f. den Einklang der ihm vorangegangenen älteren Autoritäten über diesen Punkt herausgestellt. Auch herrschen dort keine divergirenden Ansichten über die Verantwortlichkeit des Versicherers in Fällen, wo

der Capitain sein eigenes Schiff in Brand zu stecken für zweckmäßig erachtet hätte, um feindlicher Nehmung, oder der Gefahr einer ansteckenden Krankheit zu entgehen, wenn die Mannschaft gerettet wird.

Das „Handelsgesetzbuch des Russischen Reich's“ enthält in seinem Art. 1128 (siehe S. 183 des Hauptstücks 4, Abschnitt IV) folgendes in Betreff der Feuersgefahr: „Wenn ein versichertes Schiff oder „eine Waare auf dem Meere, der Rhede, oder einem Flusse verbrennt, oder „vom Blitze, von einer Feuersbrunst oder einem anderen Schiffe, oder „durch sonst einen außerordentlichen und unversehenen Zufall beschädigt „wird, so muß der Assekuradeur auf den Grund der Police den ganzen da„durch entstandenen Schaden, Nachtheil und Verlust ersetzen. Wenn sich „aber durch Untersuchung ergiebt, daß der Schiffer, Theilhaber an dem „Schiffe oder der Ladung, selbst Schuld an dem vorgefallenen Brande „ist, so wird er eines solchen Ersatzes verlustig.“

Nach den älteren Entscheidungen der Französischen Gerichte, die in den Erkenntnissen der Gerichte neuerer Zeit ihre Bestätigung erhalten haben, kann der Versicherte auf Schaden-Ersatz für einen durch Feuer erlittenen Verlust keinen Anspruch machen, woferne er nicht den vollständigen Beweis zu liefern im Stande ist, daß das Unglück keineswegs aus der Schuld oder der Nachlässigkeit des Capitains oder seiner Mannschaft entstanden, sondern nur das unvermeidliche Ergebniß des Zufalls (cas fortuit) oder des Machtgriffes höherer Gewalt gewesen sei.

Gignoux Gebrüder in Marseille, welche als Commissionaire sich mit der Besorgung aller Arten von Wassertransport für Rechnung anderer Häuser beschäftigten, hatten im Monat November 1822 gegen einige Häuser in Marseille und in Bordeaux die Verpflichtung übernommen, eine bedeutende Parthei Waaren zu Wasser von Marseille nach Arles und von Arles nach Lyon zu schaffen. Am 12 December 1822 kamen drei ihrer Fahrzeuge um 4 Uhr Nachmittags glücklich in Avignon an und legten sich an den Quai. In der Nacht brach am Bord des einen dieser Fahrzeuge, „la Duchesse“ genannt, plötzlich ein heftiges Feuer aus, und ward, aller Anstrengung der Seeleute ungeachtet, vollkommen zerstört. Als die Sache zur Klage kam, entschied das Obergericht zu Aix, daß Frachtführer eben so wohl als Schiffscapitaine für den Verlust der ihnen anvertrauten Waaren verantwortlich sein müßten, wenn sie nicht die Ursache eines solchen Verlustes, und besonders nicht beweisen könnten, daß der Zufall oder die höhere Macht dabei die Hand im Spiel gehabt hätte, daß in dem vorliegenden Falle, der Brand des Schiffes an seiner Lagerstelle und

während der Nacht, der Nachläſſigkeit oder der Unvorſichtigkeit der Schiffs-Mannſchaft zugeſchrieben werden müſſe, weil ſie ſich, beim Eintritt der Nacht, mit einem einfachen Schiffsbeſuch begnügt und keineswegs mit der Bewachung des Fahrzeuges während derſelben beſchäftigt hatte, und daß folglich der Frachtführer für den durch den Brand zerſtörten Theil der Waaren verantwortlich bleibe. Dies Urtheil des Obergerichts zu Aix, am 6 Auguſt 1823 abgegeben, ſtützte ſich hauptſächlich auf eine frühere Entſcheidung deſſelben Gerichtes vom 10 December 1821, wo in einem reinen Aſſekuranzfalle ähnlicher Art, der Grundſatz hervorgehoben ward, daß der Verſicherer nur für die Folgen des Zufalles und der Seegefahren zu haften habe, daß derjenige, der den Eingriff höherer Macht vorſchütze, denſelben auch beweiſen müſſe, daß es nicht genug ſei, die einfache Thatſache des ſtattgefundenen Brandes angegeben zu haben, ſondern daß auch die Urſache deſſelben genannt werden müſſe, und daß, wenn durchaus keine Details noch Umſtände herausgeſtellt würden, welche einiges Licht darüber verbreiten könnten, ſo liege die Beweislaſt, daß der Zufall die Urſache des Feuers geweſen ſei, dem Verſicherten ob. (Siehe M. Cuson's Bibliotheque du Commerce, 1825 Vol. II p. 93.)

In theilweiſem Einklang mit dieſer Entſcheidung ward unlängſt in den Vereinigten Staaten, und zwar in dem Falle von Gilmore vs. Carman, (Siehe 1 Smedes & Marshall, Miss. Rep. 279 und auch Kent's Comment. Vol. III p. 303) eine ähnliche abgegeben, wo ſich das Gericht darüber ausſprach, daß die Eigner der Dampfſchiffe auf dem Miſſiſſippi, die ſich dem Transporthandel gewidmet hätten, als gewöhnliche Frachtführer angeſehen werden müßten, und daß ein Verluſt durch Feuer nicht zu den Ausnahmen gehörte, welche als durch höhere Macht entſtanden, oder als gewöhnliche Gefahren der Flußfahrt, dieſelben von aller Verantwortlichkeit befreiten — im Gegentheil wären dieſe Gefahren keineswegs unvermeidlich und könnten mittelſt erforderlicher und ſcharfſichtiger Sorgfalt vermieden werden.

Wenn am Bord eines Schiffes aus dem beſchädigten oder erhitzten Zuſtande der Waaren ſich ein Feuer entwickelt, ſo ſind die Verſicherer dieſer Waaren dafür nicht verantwortlich; wenn aber der Verluſt keiner derartigen Urſache zugeſchrieben werden kann, ſondern auf andere Weiſe entſtanden iſt, ſo leidet die Gültigkeit der Police darunter nicht, daß dem Verſicherer die Beſchaffenheit der Waare unbekannt geblieben iſt. So entſchied man in England in dem Rechtsfalle von Boyd vs. Dubois (ſiehe 3 Campb. 133). Aber die Verſicherer

wie man im ersten Bande Seite 447 bis 472 ersehen haben wird, die Versicherer freiwillig auf die Ausnahme der Baratterie, die ihnen der „Code de Commerce“ zugesteht, verzichtet haben, so bleiben sie heut zu Tage für die Folgen des aus Nachlässigkeit des Capitains oder der Mannschaft entstandenen Schadens verantwortlich. Kent, der sich im dritten Bande S. 403 und 404 seiner „Commentaries on American Law“ auf Boulay-Paty, als Beleg seiner Schilderung des jetzigen Französischen Gesetzzustandes in dieser Hinsicht beruft, scheint ihn mißverstanden zu haben; denn was dieser in seinem vierten Bande p. 23 sagt, ist dies, daß die Versicherer für die Gefahr des Feuers in einem Hafen oder einer Rhede, die das Schiff angehen dürfte, nur dann zu haften haben, wenn dasselbe ohne die Schuld des Capitains und der Mannschaft entstanden wäre.

Eine Police gewöhnlicher Form deckt die Gefahr des Feuers am Bord eines Dampfschiffes, zur See, eben so wohl als am Bord eines jeden anderen Schiffes. Nach der im ersten Bande S. 505 gegebenen Police von Barcelona, haftet der Versicherer für keinen Schaden, der aus der Explosion des Dampfkessels eines Dampfschiffes entstehen könnte. Es ist die einzige Ausnahme dieser Art, die in den Europäischen Policen zu finden ist. Aber in den Vereinigten Staaten sind die Versicherer für allen und jeden Schaden durch Feuer verantwortlich, der aus der Explosion eines Dampfkessels oder aus irgend einer anderen Ursache, durch Nachlässigkeit des Capitains oder anderer Stellvertreter des Versicherten entstehen könnte. (Siehe den Fall von Administrators of Perrin, vs. Protection Insur. Comp. 11 Ohio Rep. 147.) Ueberhaupt ist die Verantwortlichkeit des Versicherers für alle durch die Nachlässigkeit des Capitains u. s. w. begangene Fehler, als Rechtsregel, in die allgemeine Praxis, in England wie in den Vereinigten Staaten übergegangen, und die Geltung des Dictums: „Causa proxima non remota spectatur“ in Kraft geblieben. „Diese „Regel,“ — sagt Kent — „scheint die gerechteste, die praktischste, „bequemste und die sicherste zu sein,“ indem er in der Note zu S. 307 seines dritten Bandes eine Menge neuerer Entscheidungen aufführt, welche dieselbe bestätigt und festgestellt haben.

---

3. Verlüste durch Kriegszustände, Nehmung, Confiscation ꝛc.

Der Genuß eines vollkommenen politischen Friedens, der Handel und Schiffahrt seit dem Jahre 1815 zu Theil geworden ist, hat die

unnatürlichen und gewaltsamen Zustände der vorangegangenen funfzehnjährigen Kriegsperiode dem Auge der lebenden Generation mehr oder weniger entfremdet, und der Jetztzeit sind, als Resultate der Fortschritte des Assekuranz-Wesens während derselben nur einzelne, jedoch lehrreiche Reminiscenzen geblieben. Denn obwohl in allen Policen oder Assekuranz-Ordnungen Krieg von jeher als Quelle der Gefahren für die dabei betheiligten, sowohl als für neutrale Nationen angesehen und genannt wurde, so war doch die Natur der kriegerischen Gestaltung jener Zeit eine eigenthümliche außergewöhnliche, und der Art, daß die Möglichkeit ihrer Rückkehr von der Voraussicht menschlicher Intelligenz und Erfahrung ausgeschlossen bleiben muß — der ganze Europäische Continent der Willkühr eines einzigen, gewaltigen Machthabers, die Freiheit der Meere der Nothwendigkeit einer rücksichtslosen Vertheidigung der größten Seemacht unterworfen, das Asyl des allgemeinen Völkerrechts aber in den Händen des noch jungen, jedoch die Wichtigkeit seiner Zukunft ahnenden, seiner Kräfte sich vollkommen bewußten Nord-Amerikanischen Freistaates geblieben. Hier war es, wo die gewaltsamen, die Rechte der Neutralen so drückenden Maßregeln der Britischen Regierung zuerst hartnäckigen Widerstand fanden und den dreijährigen Krieg entzündeten, den der Sturz des Französischen Kaiserreichs in 1814, ohne bestimmtes Resultat für die Principien, um die man gefochten hatte, zum Schluß brachte. Groß-Britannien blieb allerdings im fruchtlosen Besitz aller Rechte, die es willkührlich aufgestellt und geltend zu machen gewußt hatte, aber ohne Aussicht dieselben je wieder zur allgemeinen Regel machen zu können. Es ist zum mindesten wahrscheinlich, daß aus den erweiterten Begriffen von den politischen Rechten der seefahrenden Nationen, in der Zukunft und so bald es Noth thun wird, ganz andere Bestimmungen ihrer Natur und ihrer Gränzen hervorgehen werden, als die Uebermacht der Englischen Seemacht ihnen bisher gestattet hat.

Wir haben diese Bemerkungen der folgenden Beleuchtung voranschicken zu müssen geglaubt, da das Willkührliche so mancher in Groß-Britannien festgesetzten Regeln unsern Lesern nicht wird entgehen können, und unvermeidlich den Gedanken hervorrufen wird, daß manches anders werden muß.

Die unmittelbaren Folgen eines Kriegszustandes, das heißt der Unterbrechung des guten Einverständnisses zweier mit einander befreundeten Nationen bestehen in der Aufhebung des bisher unter ihnen stattgefundenen Handels-Verkehrs, der Aufbringung und Nehmung

der gegenseitigen Schiffahrt, und in der Confiscation ihres beiderseitigen Eigenthums, wo es auf hoher See, in Strömen oder Häfen angetroffen wird.

Diese Nehmung kann nur durch Kriegsschiffe der beiden gegen einander kriegführenden Nationen, oder auch durch Kaper geschehen, denen dazu die erforderliche Vollmacht durch sogenannte Kaperbriefe verliehen ist. Sie geschieht bei offenem Kriege in der Absicht, sich das so gekaperte Gut anzueignen, oder auch als Repressalie, um den Eigenthümer alles Rechtes zu der genommenen Waare oder Sache zu berauben. Die Anhaltung eines neutralen Schiffes durch die Kreuzer einer kriegführenden Macht und seine Aufbringung in einen Hafen, Behufs der nöthigen Untersuchung, und wenn sich ein Recht dazu erweist, der Condemnation, ist keine Nehmung, da sie nicht in der Absicht geschieht, den Eigenthümer seines Rechtes zu entkleiden, gehört jedoch in England zur Categorie der „takings at Sea" gegen welche Versicherung geleistet worden ist, und berechtigt den dortigen Versicherten zum Schaden-Ersatz des dadurch erlittenen Verlustes.

Die Nehmung ist eine gesetzmäßige, wenn sie von erklärten Feinden nach den Rechten des Krieges geschieht, sie ist gesetzwidrig, wenn sie auf jede andere Weise stattfindet, d. i. wenn dabei die Regeln des Völkerrechtes und der bestehenden Traktate aus den Augen gesetzt werden. Doch übt die Legalität oder die Illegalität der Nehmung keinen Einfluß auf die Verbindlichkeit des Versicherers gegen seinen Versicherten aus. Nach dem Inhalte aller Gesetze und Policen, haftet der Versicherer für alle, rechtmäßige oder unrechtmäßige Nehmungen, und sobald er in Folge der üblichen Clausel die Gefahr der „Nehmung" übernommen hat, und Nehmung als die unmittelbare Ursache des Verlustes erwiesen werden kann, so ist er auch hier dafür verantwortlich. In dem Rechtsfalle von Arcangelo v^s Thompson (siehe 2 Campb. 620) wo es sich ergab, daß der Capitain des versicherten Schiffes sich mit dem Kaper über die Nehmung einverstanden hatte, entschied selbst Lord Ellenborough, daß der Versicherte doppeltes Recht zum Schaden-Ersatz besäße, einmal der Nehmung, zweitens der Baratterie wegen, wofür, wie schon erwähnt, der Versicherer in England ebenfalls zu haften verpflichtet ist. Dies ist ganz im Widerspruch mit der von Emérigon (Vol. I chap. XII Sect. 18 § 3) und von Baldasseroni (Vol. II P. V Tit. XII § 11) aufgestellten Lehre. Denn nach diesen beiden Autoritäten bleibt der Versicherer von aller Verpflichtung für die Nehmung entbunden, nicht

nur, wenn er sich durch eine besondere Clausel derselben entzogen hat, sondern auch, wenn er beweisen kann, daß die Nehmung durch die Schuld des Versicherten oder seiner Agenten befördert oder herbeigeführt worden ist, wie z. B. wenn der Capitain sich nicht vertheidigt hätte, da, wo es in seiner Macht gewesen, oder wenn er, wie in dem oberwähnten Englischen Rechtsfalle, dem Feind geflissentlich in die Hände gelaufen wäre.

Die Bedeutung des Wortes: Nehmung ist synonym mit dem Englischen: „Capture“ oder mit dem Französischen „prise“ — von feindlicher Nehmung, — „hostile Capture“ oder „prise par l'enemi“ ist nirgends die Rede, und die Verbindlichkeit des Versicherers besteht für jeden Fall einer Nehmung.

Wir haben schon oben auf den Fall hingewiesen, wo ein Schiff mit leichtem Schaden auf eine feindliche Küste getrieben und dort genommen ward. Hier war die Nehmung und nicht die Folge der Seegefahr die Ursache des Verlustes. Aus einer Nehmung ergiebt sich prima facie, der Fall eines Total-Verlustes, der in England dem Versicherten das Recht verleiht, dem Versicherer seinen Abandon notifiziren zu lassen. Nimmt derselbe diesen Abandon an, so sind dadurch die beiderseitigen Rechte der Betheiligten auf unzweifelhafte Weise bestimmt; wenn er ihn aber nicht annimmt, so hängt das Recht des Versicherten zum Ersatz eines Total-Verlustes von dem Umstande ab, ob das genommene Schiff zurückgegeben wird, ehe eine Klage anhängig gemacht worden ist. Hat die Rückgabe des Schiffes unter solchen Umständen stattgefunden, so kommt dem Versicherten Ersatz für nicht mehr als den Betrag des erlittenen Schadens zu; ist keine Rückgabe erfolgt, so muß der Verlust als ein totaler vergütet und die ganze versicherte Summe bezahlt werden.

Nach Französischen Gesetzen darf der Versicherte von dem Augenblick der Nehmung an, abandoniren. Siehe den Art. 369 des „Code de Commerce.“ Er kann dies, Emérigon zufolge, selbst in dem Fall, wo das Genommene durch Anstrengung der eigenen Schiffs-Mannschaft, durch Wiedernahme oder richterlichen Spruch frei wurde und folglich kein totaler Schaden statt fände. (Siehe Emérigon Vol. I chap. 12 Sect. 18 § 4.) Valin sagt, das Gesetz mache keinen Unterschied zwischen gerechter und ungerechter Nehmung, auch sei kein Unterschied zwischen dem Schiff und der Ladung, wenn alles genommen worden, und die Hoffnung der Wiedererlangung sei kein Grund den Abandon zu verweigern oder aufzuschieben. (Siehe Valin

h. t. Art. 46.) Dieselbe Sprache führt auch Pothier (Siehe Pothier No. 118).

Auch in Spanien, nach dem Artikel 901 des Handelsgesetzbuches von 1829 und in Sardinien, nach dem Art. 399 des dortigen Codex, ist der Versicherte nach erhaltener Nachricht der Nehmung berechtigt, den Versicherern seinen Abandon zu machen; desgleichen in Holland berechtigt die Nehmung, ja selbst die Anhaltung durch eine fremde Macht, den Versicherten zum Abandon. Siehe den Art. 663 Sect. V Tit. IX des „Wetboek van Koophandel."

Die Hamburgischen Gesetze erlauben selbst bei feindlichen Aufbringungen und Nehmungen den Abandon nicht. Der Art. 1 des Tit. XV der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731" enthält folgendes: „Würde ein Schiff von Kapern oder sonst „andern genommen und aufgebracht, so soll der Assekurirte solches „unverlangt seinen Assekuradeuren kund machen, und mit denselben „nach Maßgebung des Art. 2 vorhergehenden Tit. 14" (siehe die Note am Fuße) „dasjenige verabreden, was zu Befreiung und Reclamirung des Schiffes und der Güter nöthig sein möchte, und sind „die Assekuradeurs schuldig, die hiezu eingeforderten Kosten entweder „sogleich oder nach und nach baar einzuschießen." Sodann sagt der Art. 5 desselben Titels: „Wann die Assekuradeurs sich nicht zur „Stelle befinden, ist der Assekurirte schuldig und verbunden, den Reclam-Proceß, wiewohl auf ihre Gefahr und Kosten, für sich allein „zu führen und ihr Bestes und Vortheil auf alle ersinnliche und „mögliche Art und Weise zu beobachten, auch ihnen von Allem unverweilte Nachricht zu geben." Endlich enthält der Art. 6 folgendes: „Woferne der anhängige Reclam-Proceß innerhalb 6 Monaten nicht „zu Ende käme, oder wenig Hoffnung vorhanden wäre denselben zu „baldiger Endschaft zu bringen, unterdessen aber durch Verderbung „der Waare schon wirklich einiger Schade sich hervorthäte, so soll der „Assekuradeur solchen schon vorhandenen Schaden der verdorbenen „Güter und die bereits aufgewandten Kosten auf Abrechnung an den „Assekurirten zu bezahlen, schuldig sein.

Benecke, vollkommen unterrichtet von der zu seiner Zeit, dem ersten kriegerischen Jahrzehend unseres Jahrhunderts, so vorwiegenden Neigung der Hamburgischen Assekuradeure, den Reclam-Processen eine ungebührliche Länge selbst in denen Fällen zu gestatten, wo der versicherte Gegenstand schon in erster Instanz condemnirt worden und wenig Hoffnung eines bessern Erfolgs in der zweiten vorhanden war,

empfiehlt dem Versicherten, unter solchen Umständen auf eine genügende Bürgschaft abseiten der Versicherer zu bestehen, oder sich das versicherte Capital gegen Bürgschaft ausbezahlen zu lassen — eine Maßregel, deren Billigkeit wohl unbestreitbar sein möchte.

In der nächsten Beziehung zu den Nehmungen, als gewöhnliche, wenn auch nicht unvermeidliche Folgen derselben, steht das Ranzioniren und das Wiedernehmen der gekaperten Schiffe und Ladungen. Wir wollen sie einzeln untersuchen.

Die Ranzion oder Loskaufung ist ein völkerrechtlicher Contract, durch welchen der Nehmende, der Captor, seine Prise frei läßt, und das Eigenthumsrecht derselben dem alten Eigenthümer wieder überträgt. Diese Loskaufung kann zu aller Zeit, auf offener See wie in dem Hafen, wohin das genommene Schiff geführt ist, stattfinden, und geschieht auf zweierlei Art. Entweder bedingt der Capitain mit dem Kaper eine Ranzionssumme und giebt ihm für dieselbe einen Wechselbrief auf die Eigenthümer, nebst einer Geißel, gewöhnlich einen oder zwei seiner Schiffs-Officiere zur Sicherheit; oder der Kaper erhält einen Theil der am Bord befindlichen Güter, und läßt dafür das Schiff und die übrigen frei. Die erste Art ist bei gehörig authorisirten Kapern die gewöhnlichste; es ergiebt sich von selbst, daß die andere nur für Seeräuber passen kann. Der Ranzionsbrief, d. i. das Dokument über den geschlossenen Vertrag, der dem Capitain verbleibt, dient ihm zum Schutz gegen neue Nehmung, vorausgesetzt, daß er die eingegangene Bedingungen erfüllt hat. — Die Bezahlung des unter obigen Umständen gezogenen Wechsel, ist, unter allen Umständen, des Rheders oder des Eigenthümers Pflicht, von der ihn selbst der Tod oder die Entweichung der gegebenen Geißel nicht befreien kann — die Weigerung dieser Zahlung würde ein offenbarer Contractbruch und ein Mangel an guter Treue sein. Siehe Emérigon Vol. I chap. XII Sect. 21 §§ 1, 2, 5 und 7. Was damals als eine Regel des internationalen Verkehrs in dieser so wie in anderer Hinsicht angesehen ward, das besteht auch jetzt noch in seiner ursprünglichen Kraft.

In England ist die Loskaufung Britischer, von Feinden genommenen, Schiffe durch das Statut 22 von George III c. 25 ausdrücklich und bei Strafe verboten — es erklärt alle solche Contracte und die dafür gegebenen Wechsel und Unterpfänder für ungültig. Die Rechtsgültigkeit dieser sogenannten: „Ransom. Act“ war auf keine Zeit beschränkt, und obgleich sie durch die Stipulation der letzten

Englischen „Prize Act“ 43 Geo. III c. 160 in den Worten: „mit „Ausnahme gewisser Fälle der äußersten Nothwendigkeit, nach Gut„dünken des Admiralitäts-Gerichts“ eine gewisse Modification erhielt, so hat doch diese Stipulation gleichzeitig mit dem letzten allgemeinen Kriege aufgehört, und das Statut 22 seine vorherige unbedingte Kraft behalten, und irgend eine Ranzionirung oder Contract zum Behuf derselben, bleibt ungesetzlich, so wie eine darauf geschlossene Versicherung ungültig wird. Der Leser wird sich erinnern, was anderswo schon gezeigt worden ist, daß irgend eine, mit Britischen Assekuradeuren in Kriegszeiten geschlossene Versicherung gegen Britische Nehmung (Capture) den Versicherten nicht deckt, und daß diese Regel auch dann gilt, wenn die Versicherung *vor* dem Anfang der Feindseligkeiten geschlossen und die Forderung *nach* Beendigung derselben zur Klage gebracht würde. (Siehe die schon früher erwähnten Fälle von Furtado v^s Rodges 3 Bos. & Pull. 191 und Gamba v^s Le Mésurier, 4 East 407.) „Eine Assekuranz-Police gegen Britische Nehmung“ — sagt Lord Ellenborough — „würde eo nomine schon ungesetz„mäßig und prima facie ungültig, und eine Versicherung, deren „Zweck und Wirkung durch die Anwendung der allgemeinen Clausein „der Police auf den besonderen Umstand *Britischer* Nehmung der „später erfolgt wäre, die nämlichen sein würden, müßte nach eben „diesem Grundsatze ebenfalls ungültig sein.“ (Siehe 4 East 402.) Hierauf faßte das Gericht den Beschluß, daß man gegen keine Art von Gefahr unter der üblichen Benennung: „Nehmung oder Arrest „von fremden Mächten“ bei einer Versicherung gedeckt sein würde, die man in Gemäßheit des Gesetzes und in directen und bestimmten Ausdrücken nicht würde erhalten können.

Der Titel XV der „*Hamburgischen* Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ enthält in Betreff der Ranzionirung folgende drei Artikel: Art. 2. „Ein Schiffer der Gelegenheit findet, sein ge„nommenes oder aufgebrachtes Schiff und Gut wieder frei zu machen „und zu ranzioniren, ist nicht allein hiezu befugt, sondern auch, wenn „seine Rhedere und Befrachtere Bestes dadurch befördert wird, solches „zu thun schuldig und verbunden; und müssen die Assekuradeurs das„jenige, was der Schiffer solchergestalt gethan, ohne einige Widerrede „genehm halten.“ Art. 3. „Wenn ein ranzionirtes Schiff nach-ge„schehener Lösung auf der Reise verunglücket, oder wieder genommen „wird, so muß der Assekuradeur nicht allein den Schaden des geblie„benen und wieder genommenen Schiffs und der Güter, sondern auch

„die Ranzions-Gelder bezahlen.“ Art. 4. „Ein Schiffer, der sein „Schiff wieder frei gemacht und gelöset, soll alsofort und bei der „ersten Gelegenheit an den Assekurirten Nachricht davon geben, und „dieser seinen Assekuradeur ohne Verzug es gleichfalls wissen lassen, „damit allenfalls zu rechter Zeit, zu etwan einiger — sic — Versicherung „der Ranzions-Gelder gemacht werden könne. Hätte aber der Schiffer, „nachdem er allen möglichsten Fleiß angewendet, keine Gelegenheit von „dem was vorgefallen, sogleich Nachricht zu ertheilen, und das Schiff „käme mittlerweile zu Schaden oder verunglückte, so bleibt es bei der „Verordnung des vorstehenden Artikels 3.“

In Frankreich ist den Capitainen die Loskaufung ihrer Schiffe in gewissen Fällen, und wenn sie dieselben zu annehmlichen Bedingungen erhalten können, zur Pflicht gemacht. Der Art. 395 des „Code de Commerce“ sagt: „Im Falle einer Nehmung, wenn der Versicherte den Versicherer davon nicht hat benachrichtigen können, so „kann er die genommenen Güter wieder einkaufen ohne seinen desfalsigen Auftrag zu erwarten. — Der Versicherte ist verpflichtet, „dem Versicherer den geschlossenen Vertrag anzuzeigen, sobald ihm „dies möglich sein wird.“ Art. 396 sagt: „Dem Versicherer steht „die Wahl frei, diesen Vertrag für seine Rechnung anzunehmen oder „demselben zu entsagen; er ist verpflichtet, dem Versicherten seine Wahl „innerhalb der vier und zwanzig Stunden nach erhaltener Notiz, anzuzeigen. Erklärt er, daß er den Nutzen des Vertrags für seine „Rechnung behalten will, so ist er verpflichtet, ohne Aufschub für die „Zahlung der stipulirten Ranzion nach den Bedingungen derselben „und im Verhältniß seines Interesses zu sorgen; und er fährt fort, „die Gefahren der Reise, in Gemäßheit des Assekuranz-Contractes, „zu tragen. Wenn er aber dem Nutzen des Vertrages entsagt, so „ist er zur Zahlung der versicherten Summe verpflichtet, ohne irgend „welchen Anspruch auf die losgekauften Güter machen zu dürfen. — „Wenn der Versicherer seine Wahl nicht innerhalb der stipulirten Zeit „anzeigt, so ist es so anzusehen, als ob er auf den Vortheil des Vertrags verzichtet hätte.“

Diese Verfügungen des „Code de Commerce“ in Bezug auf die Loskaufung der genommenen Effekte, beweisen schon an und für sich selbst, daß der Capitain diesen Kauf nur als gesetzmäßiger Stellvertreter der Interessenten, der Rheder, und der Eigenthümer der Ladung, und nicht für eigene Rechnung machen kann, und in der Voraussetzung, daß diese durch Versicherung gedeckt sind, wird ihnen, als

Versicherte die Pflicht auferlegt, die Versicherer von der erfolgten Loskaufung zu benachrichtigen, welchen dann die Wahl freisteht, die Sache für ihre Rechnung zu nehmen, oder sich aller Betheiligung daran zu entziehen. Nur in dem letzteren Falle, wenn sie nichts damit zu thun haben wollten, sind sie zu der unmittelbaren Zahlung der versicherten Summe verpflichtet. Diese Verfügung ist offenbar zu Gunsten des Versicherers. Durch die Nehmung wird er allerdings verantwortlich für die gezeichnete Summe, aber wenn eine Ranzion stattgefunden hat, so ist es ihm gesetzlich erlaubt, den geschlossenen Vertrag für eigene Rechnung zu behalten, und dann läuft er nur die Gefahr für den Rest der Reise, die glücklich ausfallen mag. Ist der Versicherte, der den Kauf gemacht hat, geneigt, sich denselben ganz anzueignen, in welchem Falle er in dem Lichte eines jeden anderen Käufers zu betrachten bliebe, so kann er die Mittheilung unterlassen, und darf er dann nicht auf die unmittelbare Zahlung der versicherten Summe bestehen, sondern muß sie ihrem Schicksale überlassen. (Siehe Boulay-Paty Cours de Dr. Comm. Mar. Vol. V p. 422.)

Das Spanische Handelsgesetzbuch enthält in Betreff der Ranzionirung einer Prise, mit den obigen ganz gleichlautende Verfügungen, nämlich Art. 917. „Im Nehmungsfalle des Schiffes dürfen „der Versicherte, und in seiner Abwesenheit der Capitain für sich allein „die Auslösung der versicherten Sachen ohne Mitwirkung des Ver„sicherers betreiben; auch ist es nicht erforderlich, daß sie seine In„structionen abwarten, wenn keine Zeit vorhanden, selbige zu erbitten; „aber sie sind verpflichtet, ihm, sobald sie Gelegenheit dazu haben, Nach„richt von dem, über die Auslösung geschlossenen Vertrag zu geben."

Art. 918. „Der Versicherer darf den, durch den Capitain oder „den Versicherten geschlossenen Vertrag annehmen oder Verzicht dar„auf leisten, indem er letzterem seinen Entschluß in den, auf die em„pfangene Anzeige von dem Vertrage folgenden vier und zwanzig „Stunden zu erkennen giebt. Nimmt er ihn an, so muß er zu gleicher „Zeit die Summe zahlen die die Auslösung kostet; er läuft sodann „den ferneren Risico der Reise, in Gemäßheit der Bedingungen der „Versicherungs-Police. Genehmigt er den Vertrag nicht, so hat er „die Zahlung der versicherten Summe zu leisten, und er behält nicht „das geringste Recht an die ausgelöseten Güter.

„Erklärt er seinen Entschluß nicht in der verordneten Frist, so ist „das so anzusehen, als wenn er Verzicht auf den Vertrag geleistet hätte."

Auch das Sardinische Handels-Gesetzbuch von 1842, giebt in

den beiden Artikeln 425 und 426 ganz gleichlautende Verfügungen über den Fall der Nehmung. Doch das Holländiſche „Wetboek van Koophandel“ und der „Codigo Commercial Portuguez“ beobachten in dieſer Hinſicht ein vollkommenes Schweigen.

Die Schwediſchen Geſetze tragen dem Verſicherten dieſelbe Sorge für die Freimachung der genommenen Güter auf, als die Hamburgiſchen, und bringen alle deshalb verwandten Koſten zu Laſten der Verſicherer. Sie erlauben aber dem Verſicherten, wenn die Freilaſſung ungewiß iſt, nach reſp. ſechs und zwölf Monaten zu abandoniren. (Siehe Art. 11 § 3 und 8; Art. 12 § 1 und 2.)

Die Preußiſche Aſſekuranz-Ordnung verpflichtet den Verſicherer „zur Rettung der verſicherten Sache“ (ohne des Falles der Nehmung und Ranzionirung zu erwähnen), „allen Fleiß und alle Mühe anzuwenden, und erlauben ihm ſich derſelben in dem Falle zu entziehen, „wenn bei Verſicherung ein Totalſchade höchſt wahrſcheinlich iſt, und dies „durch gehörig beigebrachte Beweiſe dargethan worden.“ (Siehe § 2304)

Wenn einem Feinde eine von ihm gemachte Priſe wieder abgenommen wird, ſo heißt dies eine Wiedernehmung. — Das Recht des Wiedernehmers an dem Wiedergenommenen hängt davon ab, ob die Priſe zu der Zeit der Wiedernehmung als Eigenthum des erſten Nehmers angeſehen werden konnte. Dieſe Frage iſt ſowohl von den Schriftſtellern über das Völkerrecht, als durch Verordnungen und Tractate auf verſchiedene Weiſe beantwortet worden; ſo war z. B. Grotius (libr. III c. b.) und nach ihm Valin (in ſeinem Commentar über die „Ordonnance de la Marine.“ Tit. IX Art. 8) der Anſicht, daß eine Priſe als Eigenthum des Nehmers betrachtet werden durfte, wenn dieſer 24 Stunden lang in ruhigem Beſitz derſelben geweſen iſt, dagegen hat Bynkershoek behauptet, daß es hinreiche, daß das genommene Schiff nur einmal infra praesidium hostium (im Beſitz des Feindes) geführt worden ſei. Die meiſten Autoren haben indeſſen der Anſicht beigepflichtet, daß ein 24ſtündiger Beſitz hinlänglich ſei, daß nach geſchehener Wiedernehmung ſie dem Eigenthümer gegen eine Vergütung, gewöhnlich von einem Drittel des Werthes, wieder zurückgegeben werden müſſe oder dem Wiedernehmer anheim fällt, je nachdem die Wiedernehmung innerhalb 24 Stunden nach der Nehmung oder ſpäter ſtattgefunden hat, daß die von den Staats-Schiffen wieder genommene Priſen, wenigſtens, wenn ſie eigenen Unterthanen angehören ohne Rückſicht auf die Zeit der Wiedernehmung gegen eine Belohnung der Schiffs-Mannſchaft, dem urſprünglichen Eigner

zurückgegeben zu werden pflegen, und daß die Zurückgabe gleichfalls ohne Rücksicht auf die Zeit stattfindet, wenn die Prise unrechtmäßig war, z. B. einer Nation gehörte, die mit der Nation des Captors in Freundschaft ist, oder wenn ein Seeräuber sie gemacht hat, weil in solchen Fällen der Nehmer nie als rechtmäßiger Eigenthümer der Prise angesehen werden kann.

In Martens: „Essai concernant les armateurs etc.“ Chap. 3 wird der Leser eine vollständige Beleuchtung der ganzen Materie finden. Unterdessen ist man seit längerer Zeit in England einverstanden gewesen, daß durch die Nehmung das Eigenthumsrecht des ursprünglichen Nehmers nicht in so weit auf den Nehmer oder Wiedernehmer übergegangen ist, als nöthig sein dürfte, um jenen desselben zu entkleiden, bis nicht eine regelmäßige Condemnation erfolgt ist. (Siehe Arnould's Law of Insur. Vol. II p. 809.)

Diese Condemnation, damit sie eine gesetzmäßige werde, muß nach Englischen Gesetzen durch ein Prisen-Gericht der Regierung, welcher der Nehmer angehört, und welches in dessen eigenem Lande oder in dem Lande ihres Alliirten seinen Sitz hat, ausgesprochen sein. Das Prisen-Gericht eines Alliirten besitzt kein Recht zu einer Condemnation; auch kann kein der Regierung des Captors angehöriges Prisen-Gericht auf neutralem Boden einen gesetzmäßigen Ausspruch machen; aber dem Prisen-Gericht des Nehmers, welches im Lande seines Fürsten oder seines Alliirten sitzt, gebührt eine legale Jurisdiction über Prisen, die in neutrale Häfen eingeführt werden, und dort bis zur finalen Entscheidung des Gerichts zu verbleiben haben. Belege zu beiden Behauptungen sind in den Fällen von Flad Owen, 1 Rob. Rep. 135, Oddy vs Bovill 2 East, 475, u. a., und in der dem Preußischen Memoria in 1750 von der Englischen Regierung eingereichten Antwort zu finden, welche letztere uns Magens in seinem zwar veralteten, aber noch immer werthvollen Werke über das Assekuranz-Wesen Band I p. 453 aufbewahrt hat; so dann auch in den Fällen von Smart vs Wolf 3 T. Rep. 283 und des Schooners Sophie 6 Rob. Ad. Rep. 138. So wichtig aber auch die Art und Weise, wie die Condemnation erfolgt ist, in Betreff der Rechte des Eigenthümers gegen die Nehmer oder Wiedernehmer sein mag, so übt sie doch in Hinsicht der Verbindlichkeit des Versicherers, nicht den mindesten Einfluß aus.

In England werden nach dem Statut 33 Geo. III c. 66 §. 42. Britische Schiffe und Güter, welche von Feinden genommen und

wiedergenommen sind, ohne Rücksicht auf die Zeit der Wiedernahme den Eigenthümern zurückgegeben. Geschieht die Wiedernehmung durch ein Schiff des Königs, so bezahlt der Eigenthümer den Officieren ꝛc. ein Achtel, geschieht sie durch Kaper oder andere Schiffe, ein Sechstel des wahren Werthes. Wenn mehrere Königliche oder Privatschiffe die Wiedernehmung ausführen, so bestimmt die Admiralität die Größe und die Vertheilung der für die Rettung zu bezahlenden Summe. Ist aber das wiedergenommene Schiff von den Feinden in ein Kriegsschiff verwandelt worden, so gehört es den Wiedernehmern ganz.

Wenn neutrale Schiffe genommen und von Engländern wieder genommen werden, so bestimmt die Englische Admiralität die Größe und Vertheilung der zu bezahlenden Summen. Positive Gesetze sind darüber nicht vorhanden, gewöhnlich werden bei dergleichen Fällen dieselben Regeln als bei Britischen Schiffen beobachtet. (Siehe Marshall Vol. II Edit. von 1802 p. 474.)

Nach dem § 44 des vorhin angeführten Statutes, kann ein wieder genommenes Schiff, wenn es noch nicht in einen feindlichen Hafen geführt wurde, mit Bewilligung der Wiedernehmer seine ursprüngliche Reise fortsetzen, und diese sind nicht vor Verlauf von sechs Monaten oder vor der Rückkehr des Schiffes verpflichtet, auf die Zusprechung anzutragen.

Wenn die Besatzung eines genommen Schiffes selbst Gelegenheit findet dasselbe zu befreien, so ist dies nicht als eine Wiedernehmung zu betrachten. Die Besatzung hat, weil sie durch das, was sie gethan hat, nur ihre Pflicht erfüllt, nicht dieselbe Vergütung zu fordern, welche ihr für eine eigentliche Wiedernahme zukommen würde: sie kann nur Anspruch auf eine Belohnung machen. (Siehe Emérigon Vol. I Chap. XII Sect. 25.)

Wir werden weiterhin die Verpflichtung der Versicherer in Hinsicht der Ranzionsgelder und den Wiedernehmern zu bezahlenden Summen zu beleuchten Gelegenheit haben, und unterlassen sie deswegen hier.

---

4. Verlüste durch Arrest, Anhaltung und Embargoes.

Der Unterschied, der zwischen Nehmungen und Arresten stattfindet, bei den letzteren die feindliche Absicht wegfallen läßt, welche den

ersteren zur Grundlage dient, ist schon im vorangehenden Abschnitt bezeichnet worden. Der Character einer jeden Handlung hängt, wie bekannt, von dem ursprünglichen Zweck ab, der die Veranlassung dazu darbietet; und da bei Arresten Vorsorge und Untersuchung die leitenden Motive sind, so fehlt ihnen auch der feindselige Character, welcher unzertrennlich von Nehmungen ist, die zum gewaltsamen Besitz führen sollen. Ein „Arrest“ kann eben so wohl die Handlung der Regierung sein, welcher der Versicherte angehört, als die einer befreundeten Macht; eine Prise wird dabei nicht beabsichtigt, sondern vielmehr eine Zurückgabe oder Vergütung der Kosten, wenn der primitive Zweck des Arrestes erreicht worden ist. Boulay-Paty's Definition von einem Arrest scheint die bündigste und klarste zu sein. „Arrest von einem Fürsten“ — sagt er im vierten Bande p. 36 seines „Cours de Droit. Comm. Mar“ — „ist die Handlung einer befreun„deten Macht, welche unter dem Gebot einer öffentlichen Nothwendig„keit und ausschließlich von imperativen Kriegszuständen, einige, oder „auch alle Schiffe aufhält, die sich in einem Hafen oder auf einer „Rhede innerhalb ihrer Besitzungen befinden.“ (L'arrêt de prince est l'acte d'un prince ami, qui pour necessité publique, et hors le fait de la guerre, arrête quelque vaisseau on tous les vaisseaux qui se trouvent dans un port ou rade de ses dominions.)

Nehmung ist die gewaltsame Besitznahme eines Schiffs u. s. w. in Kriegszeiten, um dasselbe zu behalten, i. e. eine Prise daraus zu machen; Arrest ist die einstweilige Anhaltung eines Schiffes, um es zu seiner Zeit zurück zu geben oder zu bezahlen. Eben daher, sagt Emérigon (siehe Vol. I Chap. XII Sect. 30), gleicht der Arrest eines Schiffs im Hafen, nach erfolgter Kriegs-Erklärung gegen den Staat dem dasselbe angehört, oder auch als Repressalie, eher einer Nehmung als Anhaltung. Wird ein neutrales Schiff durch den Kreuzer einer kriegführenden Macht, unter dem Verdacht, daß es feindliches Gut an Bord habe, angehalten und Behufs einer Untersuchung und zur Adjudication nach einem feindlichen Hafen gebracht, wo eine Condemnation von Schiff und Ladung das endliche Ergebniß dieser in Kriegszeiten genommenen, und als kriegerisch anzusehenden Maßregel werden mag, so muß ein solcher Schritt ebenfalls eher als Nehmung, denn als einfacher Arrest angesehen werden, und bietet, primâ facie, einen gerechten Grund zum Abandon dar.

Ein Arrest kann auf offenem Meere eben so wohl als im Hafen statt finden. Emérigon giebt im Kap. 12 Sect. 30 Vol. I p. 527

einen von Roccus erzählten Fall, wo ein Genueſiſches, mit Korn beladenes Schiff von Venezianiſchen Kreuzern angehalten und nach Corfu gebracht ward, wo damals eine große Hungersnoth herrſchte. Das Schiff ward gelöſcht, das Korn verkauft und bezahlt. Die Genueſer Rota erklärte, daß dies keine Nehmung wäre, in Folge deren der Verſicherte, der ſeinen Abandon gemacht hatte, zu einem Schaden-Erſatz berechtigt ſei, ſondern nur ein Arreſt oder Aufhaltung von fremder Macht, weil der offenbare Zweck dieſer gewaltſamen Maßregel kein anderer geweſen war als Korn zu kaufen, nicht eine Priſe zu machen.

Die eigenthümliche Wortfaſſung der Engliſchen Policen bringt uns eine Bemerkung ab. Die Verſicherer werden darin „for arrests „restraints and detainments of all Kings, princes and people of what „nation, condition or quality soever“ verantwortlich gemacht. Das Wort: „people“ ſteht hier an der Stelle der regierenden Macht einer Nation, wie z. B. „the people of the United States“ die ganze Amerikaniſche Nation, d. i. Regierung und Volk, nicht das Volk allein bedeutet. Sonſt würde eine von einem Volkshaufen geſchehene Plünderung eines mit Korn beladenen Schiffes für einen Verluſt durch Seeräuber und nicht für einen Arreſt erklärt werden.

Wird ein Schiff angehalten, bloß um die feindlichen Güter, welche daſſelbe an Bord hat, herauszunehmen, ſo iſt dies in Rückſicht des Schiffes und der freien Güter keine Nehmung, ſondern Anhaltung. (Siehe Azuni, Tom. III p. 312.)

Die häufigſten Fälle von Arreſten, Anhaltungen, und — wie die Hamburgiſchen Policen ſich ausdrücken — „Bekümmerungen“, erſcheinen in der Geſtalt eines Embargo's. Embargo heißt eine vom Staate gewöhnlich, jedoch nicht immer, in der Vorausſicht eintretender Feindſeligkeiten erlaſſene Proclamation, welche Schiffen und Gütern, die ſich in einem gewiſſen Hafen, oder in allen Häfen des Landes befinden, die Abfahrt bis auf Weiteres unterſagt.

Die erſte und unausbleibliche Folge der Arreſte, zumal eines Embargo's, ſind Koſten, und dieſe iſt der Verſicherer zu erſetzen verpflichtet. Doch geſchieht dies nach den geſetzlichen Beſtimmungen der verſchiedenen Länder, unter gewiſſen, von einander abweichenden Modificationen.

Nach Engliſchen Geſetzen berechtigt ein Embargo, welches von einer fremden Regierung auf die Schiffe und Güter irgend einer anderen Nation, als die ihrige, gelegt wird, den Verſicherer ſogleich

Notiz vom Abandon zu geben, und wenn das Embargo in dem Augenblick, wo die Sache eingeklagt wird, fortdauern sollte, Schaden-Ersatz für totalen Verlust zu fordern. So hatte man z. B. in London Versicherung auf ein neutrales Schiff, dessen Proviant und Geräthschaften „von und zu“ einem feindlichen Hafen genommen, wo dasselbe, in Folge eines von der feindlichen Regierung gelegten Embargo's, abgehalten ward, seine Reise anzutreten, und sich zu bleiben gezwungen sah, bis es zur Klage kam. Das Gericht entschied, daß der Versicherte, Schiff, Geräthschaften und Proviant betreffend, Recht zum Ersatz eines Total-Verlustes habe, und zwar in Folge des „Arrestes und der Zwangsmaßregeln von Fürsten“ (arrest and restraint of princes). Siehe Rotch v^s. Edie, 6 T. Rep. 413.

Ein Ausländer, der in England Versicherung hätte nehmen lassen, kann in Folge eines von seiner eigenen Regierung gelegten Embargo's, nach Englischem Gesetz, keine Forderung für Total-Verlust an seinen Englischen Versicherer und in den Englischen Gerichten auch keinen Abandon an ihn machen, woferne es sich nicht klar und unbezweifelt aus der Police, oder aus der Zusammenstellung und dem Einklang anderer Beweisgründe ergiebt, daß beide Contrahenten, die Möglichkeit eines solchen Embargo's im Auge gehabt hätten. (Siehe Simeon v^s Bazett 2 Maule & Sel 94 und Campbell v^s Junes, 4 B. & Ald. 423.)

Wenn aber ein Britisches Schiff von der Britischen Regierung angehalten oder in Beschlag genommen, oder in Folge eines Britischen Embargo's aufgehalten wird, so ist dies ein Verlust, für den die Versicherer, als Anhaltung in dem Sinne der Police, verantwortlich sind. So lautete die Entscheidung der Gerichte in zwei sehr merkwürdigen Fällen, in deren einem (Green v^s Young, 2 Lord Raym. 850 Salk 444) die Britische Regierung ein Britisches Schiff ohne weitere Umstände wegnahm, um ein Feuerschiff daraus zu machen, und wo in einem anderen (Hagedorn v^s Whitmore, 4 Stark 157) ein Britisches Kriegsschiff gewaltsame Hand auf ein Britisches Fahrzeug legte, um er ins Schlepptau zu nehmen.

Im Allgemeinen herrscht, in Betreff der Verbindlichkeit des Versicherers, bei Anhaltungen und Embargo, kein wesentlicher Unterschied zwischen des Versicherten eigener und einer fremden Regierung; und selbst nach dem Französischen „Code de Commerce“ (siehe die beiden Art. 369 und 370) giebt ein Arrest der eigenen Regierung einen rechtsgültigen Grund zum Abandon. Dieser, sagt der Art. 369,

kann nach dem Anfang der Reise stattfinden; denn da bei Versicherungen auf Casco die Gefahr, nach Französischem Gebrauch, nicht eher beginnt, als das Schiff abgesegelt ist, so wiederholt der Art. 370: „Er kann nicht vor dem Antritt der Reise gemacht werden."

Die beiden Französischen Juristen, Estrangin und besonders Boulay-Paty haben diese Frage vollkommen beleuchtet und auseinander gesetzt. (Siehe Estrangin sur Pothier, Ed. de 1810 No. 59 und Boulay-Paty, Cours de Dr. Comm. Mar. Vol. IV pp. 36—44.) Anhaltung durch den Landesherrn, sagen sie beide, steht in Bezug auf das Verhältniß zwischen Versicherer und Versicherten ganz auf demselben Fuße, als eine Anhaltung durch fremde Macht.

Nach Englischem Gebrauch beginnt die Gefahr bei Versicherungen auf Casco und bei Policen „zu und von", schon im Hafen, wo sich das Schiff Reparaturen halber befindet oder zur Reise ausrüstet. Aus den gerichtlichen Verhandlungen der beiden Rechtsfälle von Green vs. Young, Salk 444 und von Rotch vs. Edie, 6 Term. Rep. 413 hat es sich erwiesen, daß wenn die Englische Regierung auf ein unter dieser Clausel versichertes Schiff, mit seiner Ladung an Bord, in seinem Abladungshafen, und ehe es seine Reise angetreten hätte, die Hand legen sollte, der Versicherer für jeden Verlust zu haften hat, der die Folge eines Arrestes oder einer Anhaltung wäre. Er ist überall für alle dadurch verursachten Schäden und Kosten einzustehen verpflichtet, und der Arrest ändert die Bedingungen des Contractes auf keine Weise.

Ist die Prämie monatweise bedungen, so muß sie, wie Emérigon vermeint, während der Dauer des Arrestes gleich bezahlt werden, weil die Versicherer für die Verlüste verpflichtet bleiben, welche sich in der Zwischenzeit ereignen. Ist sie für die ganze Reise bedungen, so findet keine Erhöhung statt, weil die Verlängerung des Risico's Folgen eines Ereignisses ist, für welches der Versicherer einsteht. Ist die Versicherung auf eine bestimmte Zeit geschlossen, so endet sie zu der, in der Police festgesetzten Zeit, ohne daß der Arrest eine Suspension bewirkte. (Siehe Emérigon, Vol. I chap. 1 § 3.)

Die Anhaltung der Schiffe des eigenen Landes, so wie auch neutraler und befreundeter Nationen zum Dienst des Staates, ist ein in Kriegszeiten manchmal vorfallendes Ereigniß, für welches der Versicherer unbedingt verantwortlich ist, wenn es sich nach dem Anfange seines Risico's zuträgt, weil er für Arreste wie für gezwungene Veränderungen der Reise einsteht. Indessen hat sich nicht selten die Frage

erhoben, in wiefern der Versicherte, dem eine Ladung Getreide oder Proviant für Staatsbedürfnisse weggenommen wird, Ersatz von dem Versicherer für den als Arrest und Aufenthalt dadurch erlittenen Verlust oder Schaden zu fordern berechtigt ist. Die meisten Autoren, namentlich Pothier, Valin und Emérigon sind darüber einverstanden, daß er, wenn ihm als Entschädigung so viel geboten wird, als hinlänglich sein dürfte, um den ausgelegten Betrag, nebst Verschiffungsunkosten und Assekuranz-Prämie zu decken, nichts weiter zu fordern haben könne, erhält er weniger, so ist der Versicherer verantwortlich für das Mangelnde oder den Unterschied; geschieht gar keine Zahlung, so hat er ein unbedingtes Recht, Ersatz für einen Total-Verlust zu fordern. Einige Französische Richter haben den Grundsatz aufzustellen versucht, daß der Versicherte keine Ansprüche an seinen Versicherer zu machen berechtigt ist, wenn bei dem gezwungenen Verkauf keine „lésion“ oder Verletzung stattgefunden; nach Emérigon's Meinung fände diese nicht statt, wenn der Versicherte den Preis erhielte den er am Bestimmungsorte erhalten haben würde. Aber der Preis am Bestimmungsorte kann hierbei gar nicht in Betrag kommen, denn der Versicherte soll in Hinsicht der Waare, wenn diese ihren Bestimmungsort nicht erreicht, in denselben Stand gesetzt werden, worin er vor der Unternehmung der Speculation sich befand. Der einzige Werth, der zwischen Versicherer und Versicherte beachtet wird, ist der Einkaufs- oder Taxations-Werth, und so wie der Versicherer nichts weiter als dieses bezahlt, wenn die verunglückte, confiscirte oder auf irgend eine andere Art von dem Bestimmungsplatze zurückgehaltene Waare, bei glücklicher Ankunft das doppelte gegolten haben würde, so muß er auch von diesem Werthe nichts zu kürzen berechtigt sein, wenn die Conjunctur den Werth der Waare am Bestimmungsorte noch so sehr herabgesetzt hat.

Ein Arrest, eine Anhaltung oder ein Embargo unterbricht keineswegs, wie es eine Nehmung thun würde, die in Folge einer Chartepartie unternommene Reise, noch weniger hebt sie einen Befrachtungs-Contract auf; im Gegentheil wird die Reise als eine fortdauernde, und die der Anhaltung geopferte Zeit, als ein Theil derselben betrachtet.

Aus dieser Ursache fallen in England Volkshauer und Proviant der Mannschaft, während eines durch Embargo veranlaßten Aufenthalts, den Versicherern nicht zur Last, da sie als ganz gewöhnliche mit der Schiffahrt verknüpfte Ausgaben betrachtet werden, welche der

Rheder oder Schiffs-Eigenthümer zu tragen und wofür er, in der ihm bestimmten Fracht seine Entschädigung zu suchen hat. (Siehe den Rechtsfall von Eden v^s Poole, in Park, p. 91, ferner Robertson v^s Ewer, in 1 Term. Rep. 127.)

Man geht hiebei von dem Grundsatze aus, daß der Rheder gegen die ihm zu zahlende Fracht, dem Befrachter für die ganze Dauer der Reise die Dienste der Equipage zu Gebote gestellt hat, folglich auch während der Zeit der Anhaltung, die als ein Theil derselben angesehen werden muß.

Es hat übrigens in England der Entscheidungen mehrere gegeben, (siehe z. B. Eden v^s Poole, in Park, p. 91, Robertson v^s Ewer 1 Term. Rep. 127) in Folge deren der Versicherer auf Casco, nicht für Volkshauer und für Beköstigung der Mannschaft zu haften hatte. Da der Versicherer auf Casco nur für die Sicherheit des Schiffes einsteht, und folglich weder mit der längeren oder der kürzeren Dauer, noch mit dem Nutzen oder dem Verluste der Reise etwas zu thun hat, folgt es von selbst, daß ihm nichts zur Last fallen kann, ausgenommen der, das Schiff treffende Verlust oder Schade und die dadurch verursachten Kosten, um einen solchen Schaden zu vermeiden oder auszubessern. Der Schiffer und die Mannschaft werden von dem Rheder angenommen, um den Zweck der Reise auszuführen — dieser Zweck ist der Fracht-Verdienst, und mit eben dem Rechte, mit welchem der Eigenthümer darauf rechnen kann, daß der Rheder auf eigene Kosten sich die gehörige Mannschaft verschaffen werde, um sich der Ladung annehmen und dieselbe nach ihrem Bestimmungshafen führen zu können, kann auch der Versicherer darauf rechnen, daß das Schiff vollständig bemannt werde, um gehörig geführt und wahrgenommen zu werden. Der Rheder ist demnach verpflichtet, die Dienste der Mannschaft dem Befrachter und der Handhabung des Schiffes während der Dauer der ganzen Reise, folglich auch während der, zu Reparaturen erforderlicher Zeit oder der Anhaltung frei zustellen, da sie einen Theil der Reise bilden, und er hat kein Recht die Versicherer für Ausgaben in Anspruch zu nehmen, welche durch allerlei, seinem Contracte völlig fremde Ursachen veranlaßt worden sind.

Daß die Auslage für Volkshauer und Beköstigung der Mannschaft, welche aus einer der Gefahren der Reise entstanden ist, in eine combinirte Versicherung des Schiffes und seiner Fracht mit eingeschlossen werden können, ist schon früher bemerkt worden.

Dem Französischen „Code de Commerce“ Art. 403 zufolge, werden Volkshauer und die Beköstigung der Mannschaft während der Zeit der Reparaturen, oder eines Aufenthalts durch höhere Macht, zur Partikular-Havarie gerechnet wenn das Schiff für die Reise befrachtet ist; wenn es aber Monatsweise befrachtet wäre, so gehören alle Auslagen für Volkshauer und Beköstigung der Mannschaft während eines Aufenthaltes durch höhere Macht, und während der Reparaturen der Schäden denen man sich zum allgemeinen Besten freiwillig unterworfen hat, zur Havarie grosse. Siehe den Art. 400 desselben Gesetzbuches.

Die Ursache dieses Unterschiedes liegt in dem Umstande, daß, da der Rheder keine Fracht für die Zeit empfängt, während welcher das Schiff aufgehalten wird, so ist er auch nicht verpflichtet, während eben dieser Zeit die Dienste seiner Mannschaft zur Verfügung der Befrachter zu halten, und wenn er folglich Anstalten zum Gebrauch dieser Dienste trifft, so ist das eine außerordentliche Auslage zum Behuf allgemeinen Nutzens.

Mit der üblichen Vorliebe für die Abfassung des Französischen: „Code de Commerce,“ hat man in das Spanische Handelsgesetzbuch von 1829 und in das Sardinische von 1842 ganz ähnliche Verfügungen in Betreff der durch Aufenthalt erzeugten Kosten und außerordentlichen Auslagen eingeführt. In dem ersteren heißt es Art. 936. „Speciell zur gemeinschaftlichen Havarie sind zu rechnen, § 11, „der Lohn und Unterhalt der Besatzung eines Monatsweise be„frachteten Schiffes, während der Zeit wo es auf Befehl oder durch „höhere Macht unter Embargo oder angehalten gewesen, oder wo „der Schaden ausgebessert worden, dem man sich vorsätzlich zum all„gemeinen Nutzen sämmtlicher Interessenten unterzogen hat.“ Und im Artikel 935 wird gesagt: „Zur einfachen oder partikulären Ha„varie gehören, § 3, der Sold und Unterhaltung der Besatzung eines „Schiffes welches auf einen rechtmäßigen Befehl oder von höherer „Hand angehalten oder unter Embargo gelegt worden, wenn die Be„frachtung zu etwas Gewissern für die Reise geschlossen worden.“

Der Sardinische „Code de Commerce“ sagt in seinem Art. 433: „Zur Partikular-Havarie wird gerechnet, § 4, die Beköstigung „und der Lohn der Matrosen während des Aufenthalts den das „Schiff auf Befehl einer hohen Macht auf seiner Reise erleidet, und „während der, zu den nothwendig gewordnen Reparaturen erforder„lichen Zeit, wenn das Schiff für die Reise befrachtet worden ist.“

Dagegen werden, in Folge des Artikels 430 § 6, „der Lohn und „die Beköstigungskosten der Matrosen während des Aufenthaltes, wenn „das Schiff auf seiner Reise, auf Ordre einer höheren Macht, ange„halten worden, oder während der Reparaturen aller willkührlich zum „gemeinsamen Besten bestandenen Schäden, zur Havarie grosse ge„rechnet.“

Verschiedenartig sind die Stipulationen des Holländischen „Wetboek van Koophandel.“ Nach diesem Art. 699 § 9, werden die Ernährungskosten und der Lohn der Mannschaft während der Zeit, die ein Schiff in einem Nothhafen zubringen muß, zur Havarie grosse gerechnet, ohne Rücksicht auf die Art der Befrachtung zu nehmen; und desgleichen werden nach dem §. 18 desselben Artikels, „Volks„hauer und die Kosten der Beköstigung der Mannschaft, immer „zur Havarie grosse gerechnet, wenn das Schiff nach angetretener „Reise, auf Befehl einer höheren Macht oder in Folge eines eingetre„tenen Krieges, sich gezwungen sieht, dieselbe aufzuheben, und zwar „so lange, als Schiff und Ladung ihrer gegenseitigen Verpflichtungen „nicht entbunden sind.“

Diese Verfügung, so wie der Rest des ganzen Artikels des „Wetboek van Koophandel,“ befinden sich auch in dem: „Codigo Commercial Portuguez“ unter der Nummer 1819.

Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731,“ in ihrem Art. 4 Tit. 5 sagt: „Wird ein Schiff von hoher Hand „angehalten, so ist der Assekuradeur verbunden, die Liegetage und „deren außerordentliche Unkosten zu seinen Lasten zu nehmen.“ Hiebei sind mit einbegriffen, Kost- und Monatsgelder der Equipage. Eine zweite, zwar nicht immer, doch häufig stattfindende Frage, ist die, das innere Verderben des Schiffes oder der Güter, während der Anhaltung betreffend. Auch diesen Schaden bringt die Hamburgische Assekuranz-Ordnung dem Versicherten ausdrücklich zur Last. (Siehe den Art. 5 Tit. V.) Er sagt: „Aller Schade, der denen „Schiffen und Gütern aus ihrer Arretirung und Anhalten zustößet, „und den der Assekuradeur tragen muß, versteht sich von dem Falle, „wann solcher Arrest von hoher Macht, von Königen, Fürsten und „Republiken herrühren; mit nichten aber, wenn Privat-Personen mei„nen, an den Einladern, Rhedern, oder an dem Schiffe habenden „particulieren Forderungen, die Schiffe oder Güter durch die Obrig„keit arrestiren und bekümmern lassen: als wofür der Assekuradeur in „Ansehung derjenigen, welcher wegen der Arrest geschehen, nicht ge-

„stattet ist. Sonst aber, und woferne zu dem Arrest keine begründete „rechtliche Ursache vorhanden gewesen, bleibt der Assekuradeur dem„jenigen, der darunter leidet, den dadurch verursachten Nachtheil und „Verlust zu ersetzen, verbunden.

Nach dem Art. 7 Tit. V der gedachten Assekuranz-Ordnung, sind die Versicherer für keinen Schaden verbunden, „wenn leicht verderbliche „Waaren an Bord sind und wegen ihrer natürlichen Eigenschaft von „selbst verderben oder Schaden nehmen — — es wäre dann, daß „solcher Schaden daher rührete, daß das Schiff aus den, in dem vor„hergehenden Artikel 5 dieses Titels angeführten Ursachen, an Fort„setzung seiner Reise wäre lang abgehalten worden.“ Hier können wir nicht umhin, den Leser auf die, im ersten Bande dieses Werkes S. 431 und 432 angeführten Artikel 59 und 60 des „Allgemeinen „Plans Hamburgischer See-Versicherungen“ zu verweisen. Sie sind zur Ergänzung der Hamburger Gebräuche und Assekuranz-Verordnungen in den bezeichneten Fällen von Wichtigkeit.

Die meisten Gesetze schränken nicht, so wie die Hamburgischen die Verbindlichkeit des Versicherers auf Kosten und Schaden-Ersatz ein, sondern erlauben dem Versicherten, die mit Arrest belegten Gegenstände, nach einer gewissen Zeit zu abandoniren. So enthält der Art. 387 des Französischen „Code de Commerce“ hierüber folgende Verfügung: „Wenn ein Arrest von höherer Macht stattfindet, „so ist der Versicherte verpflichtet, innerhalb drei Tagen nach der dar„über erhaltenen Nachricht, dem Versicherer die erforderliche Anzeige „zu machen. Der Abandon der angehaltenen Güter kann erst in „sechs Monaten nach gemachter Anzeige stattfinden, wenn der Arrest „in den Europäischen Meeren, in der Mittelländischen oder in der Ost„See, und nach einem Jahre, wenn er in entfernteren Gegenden ver„hängt worden ist. Dieser Aufschub gilt in beiden Fällen nur vom „Tage der gemachten Anzeige an. Verderbliche Artikel können im „ersten Falle nach ein und einem halben Monat, im anderen nach „drei Monaten abandonirt werden.“ — Wir müssen bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, dem Leser auf das hinzuweisen, was wir im ersten Bande dieses Werkes, S. 450 und S. 459 und 461 über die Abweichungen der Französischen Policen, namentlich der von Paris und Bordeaux, von den Verfügungen des „Code de Commerce,“ gesagt haben. Durch den Art. 12 dieser Policen, ist der Abandon für Arreste ganz aufgehoben. Die Policen von Havre gestatten keine Art von Abandon, als in dem Falle, wo der Verlust

drei Viertel des versicherten Werthes übersteigt, und wo der Schiffer, innerhalb der in dem Art. 387 des „Code de Commerce“ bezeichneten Frist, kein Schiff Behufs der nothwendigen Umschiffung der Ladung hat finden können.

Das Spanische Handels-Gesetzbuch enthält diese Frage, betreffend einige allgemeine Verfügungen über Abandonfälle, unter denen Art. 901 „Embargo oder Anhaltung auf Befehl der eigenen oder fremden „Regierung,“ die vierte Stelle einnimmt. Der Art. 929 sagt: „Wird die „Reise des Schiffs durch Embargo oder gezwungenen Aufenthalt un„terbrochen, so muß der Versicherte, sobald er es erfährt, den Ver„sicherten davon Mittheilung machen; er darf aber erst nach Ablauf „der im vorhergehenden Artikel festgesetzten Terminen zum Abandon „schreiten. — Die Versicherten sind verpflichtet, den Versicherern allen, „in ihrer Macht stehenden Beistand zur Erlangung der Aufhebung „des Embargo's zu leisten, und sie müssen für sich allein, die zu die„sem Endzweck nöthigen Schritte thun, in dem Fall, wo die weit „entfernten Versicherer nicht sofort im Einverständniß mit ihnen han„deln können.“ *)

Nach dem Artikel 417 des Sardinischen Handelsgesetzbuches ist der Versicherte gehalten, sobald ein Arrest abseiten einer fremden Macht stattfindet, den Versicherer binnen drei Tagen von dem Datum der empfangenen Nachricht an, davon in Kenntniß zu setzen. Der Abandon kann nur innerhalb der sechs Monate von dem Datum der Anzeige an, gemacht werden, wenn der Arrest in den Gewässern Europa's, des Mittelländischen Meeres, oder der Ost-See stattgefunden hat; wenn der Arrest in entfernteren Ländern gemacht worden ist, so kann kein Abandon vor Ablauf eines Jahres zugelassen werden. Dieser Aufschub beginnt nur mit dem Tage, an welchem die Anzeige des Arrestes stattgefunden hat. Wären die aufgehaltenen Waaren verderblicher Art, so wird der oben zugestandene Aufschub im letzteren um drei Monate verkürzt.

---

*) Die im Art. 928 bestimmten Termine, geben den Versicherern sechs Monate Zeit, die Ueberladung und Versendung der Güter zu bewirken, wenn die Untauglichkeit des Schiffes in den Meeren stattgefunden hat, welche Europa von der Meerenge des Sundes bis zum Bosphorus bespülen, und ein Jahr, wenn sie sich auf einer entfernteren Stelle zugetragen. Diese Termine werden von dem Tage an gerechnet, wo die Begebenheit ihnen durch den Versicherten angedeutet ist.

Das Holländische „Wetboek van Koophandel," gestattet in seinem Artikel 663 den Abandon, wenn eine Nehmung oder ein Arrest von Seiten einer fremden Macht statt gehabt hat, aber nach dem Art. 668 nur in dem Falle, wenn die genommenen Waaren oder Schiffe nicht innerhalb des oben, im Artikel 667 stipulirten Zeittermins, frei oder zurück gegeben worden sind. Der Art. 673 legt in dem Falle, wo der Abandon zulässig ist, dem Versicherten die Pflicht auf, innerhalb fünf Tagen von dem Datum ihres Empfanges ab, und bei Strafe der Vergütung von Schaden und Interessen die Nachrichten mitzutheilen, die er empfangen haben dürfte.

Die Schwedische Assekuranz-Ordnung enthält in Rücksicht der nicht leicht verderblichen Waaren, dieselben Vorschriften wie die Französischen, nur daß der Abandon nach der festgesetzten Zeit nicht anders erlaubt wird, als wenn es ungewiß ist, ob die versicherten Sachen wieder freigegeben werden und die vorhabende Reise vollenden können. Leichtverderbliche Waaren können sechs Monate nach der Anhaltung oder früher abandonirt werden, wenn sie confiscirt oder gänzlich verdorben sind. (Siehe Art. 11 § 3 und 7.)

Die Dänischen Assekuranz-Verordnungen sagen (Art. 11), daß, wenn ein versichertes Schiff von Regierungen angehalten, zur Ueberfuhr u. dgl. gebraucht wird u. s. w., davon den Versicherern sogleich Nachricht gegeben, die verderblichen Waaren verkauft, und für die Erhaltung der unverderblichen gesorgt werden soll; und der Abandon soll nach sechs oder zwölf Monaten stattfinden können, je nachdem der Vorfall sich in oder außer Europa ereignet, es mag Hoffnung zur Freigabe sein oder nicht.

Die Preußischen Assekuranz-Gesetze sagen: „Wenn ein Schiff „und Gut aufgebracht, angehalten, oder in Beschlag genommen wer„den, und dessen Befreiung oder Losmachung ungewiß und weit aus„sehend ist, kann dasselbe von dem Versicherten abandonirt werden." (§ 2308 Allgem. Preuß. Landrecht.)

Baldasseroni in seinem Tom. II P. V Tit. II § 21 und 29 führt mehrere Entscheidungen des See-Gerichts zu Pisa und der Rota von Florenz und Genua an, welche den Versicherten erlaubten, ihre angehaltenen oder an der Fortsetzung der Reise durch höhere Hand drei Tage hindurch verhinderten Schiffe und Güter zu abandoniren, obgleich die Hoffnung zur Freilassung derselben vorhanden war.

Auch in England berechtigt ein Arrest gleichfalls zum Abandon, es ist aber keine Zeit bestimmt, welche der Versicherte abzuwarten ge-

nöthigt wäre, »Nach allgemeinem Recht kann der Versicherte in dem »Falle eines bloßen Arrestes oder eines Embargo's, das von einem »Fürsten, der kein Feind ist, angelegt wird, abandoniren.« (Siehe den Fall von Goss v. Withers, 2 Burr. 683.) Es ist gleichgültig, ob der Arrest in dem Lande verfügt wird, welchem das Schiff zugehört, oder anderswo.

Es waren in London drei Schiffe »zu und von L'Orient nach »dem Vorgebirge der guten Hoffnung, Cap Horn und zum südlichen »Wallfischfang« versichert worden. Eben als die Schiffe ihre Vorbereitungen zur Reise vollendeten, und nur noch auf die üblichen Pässe warteten, ward von der Französischen Regierung, am 5 Februar 1793 ein Embargo auf alle Schiffe in dem gedachten Hafen von L'Orient gelegt. Am 27 Februar ward Ersatz für einen totalen Verlust gefordert und diese Forderung im August wiederholt. Der Kläger, ein Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika, hatte vordem sich in London aufgehalten, aber seit einigen Jahren in L'Orient gewohnt, und war in einem Französischen Handlungshause interessirt, welches seinen Antheil an dieser Expedition besonders hatte versichern lassen. Von Seiten des Versicherers wurde eingewandt: daß ein Embargo am Ladungsplatze, wo das Schiff zu Hause gehöre, und wo der Versicherte der Regierung als Unterthan verpflichtet sei, den Versicherer nicht treffe, weil es eine stillschweigende Bedingung sei, daß das Schiff gesetzmäßig vom Ladungsplatze absegeln könne; daß der Gegenstand der Versicherung, welche auf die Schiffe genommen worden, nicht verloren sei, und daß der Versicherte unter diesen Umständen zum Abandon kein Recht haben könne. Das Gericht aber entschied alle drei Punkte zu Gunsten des Versicherten. Ueber den ersten Punkt, sagten die Richter: diese Gefahr sei unter den Ausdrücken der Police mit einbegriffen; der Versicherte sei kein feindlicher Unterthan, und es sei nicht verboten, neutrales Eigenthum in einem feindlichen Hafen zu versichern. In Rücksicht des zweiten: das Schiff sei nicht allein versichert, sondern auch die Vorräthe und Geräthschaften zum Fischfange; diese seien verloren, so wie die ganze Reise in Folge des Arrestes verloren worden sei. Was den dritten Punkt betrifft, so war das Gericht der Meinung, daß der Kläger in diesem Falle dasselbe Recht habe zu abandoniren, als in dem Falle einer feindlichen Nehmung.

Arreste, welche durch die Schuld des Versicherten entstehen, etwa weil er die Zollreglements zu umgehen, oder sonst in Verletzungen

der Geſetze begriffen war, oder die, deren Urſprung Privatſchulden veranlaßte, treffen den Verſicherer nicht. Sind es aber Privatarreſte, welche ohne Schuld des Verſicherten widerrechtlich verhängt worden ſind, ſo haftet der Verſicherer für den daraus entſtandenen Schaden.

Die „Hamburgiſche Aſſekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ giebt in dieſem Betreff ſehr beſtimmte Vorſchriften, und zwar im Art. 5 des Tit. V. „Aller Schaden, der den Schiffen und Gütern aus „ihrer Arreſtirung und Anhaltung zuſtößt und den der Aſſekuradeur „tragen muß, verſteht ſich von den Fällen, wenn ſolche Arreſte von „hoher Macht, von Königen, Fürſten und Republiken herrühren, nicht „aber wenn Privat-Perſonen wegen partikuläre Forderungen, welche „ſie an die Einlader, oder Rheder, oder das Schiff haben, die Schiffe „oder Güter durch die Obrigkeit arreſtiren und bekümmern laſſen, „wofür die Verſicherer in Anſehung derjenigen, wegen welcher der „Arreſt geſchehen, nicht gehalten ſind. Sonſt aber, und wofern zu „dem Arreſte keine begründete rechtliche Urſachen vorhanden geweſen, „bleibt der Aſſekuradeur demjenigen, der darunter leidet, den dadurch „verurſachten Schaden zu erſetzen verbunden. Wie denn auch in allen „Fällen, es mag der Arreſt mit Fug angelegt ſein oder nicht, die „übrigen bei einem ſo arreſtirten Schiffe mit intereſſirten Rheder und „Befrachter, derentwegen der Arreſt nicht verhängt worden, des da„durch erlittenen Schadens halber bei ihren Verſicherern ſich zu er„holen jederzeit berecht bleiben.“

Die Clauſel: „frei von Nehmung“ und ähnliche Clauſeln, deren Zweck blos iſt, die Gefahr des Krieges von der Verſicherung auszuſchließen, befreien, nach ihrer wahren Bedeutung den Verſicherer nicht von eigentlichen Arreſten, welche *nicht in feindlicher* Abſicht angelegt werden. Wenn alſo z. B. von dem Landesherrn oder von einer befreundeten Macht auf ſo verſicherte Schiffe oder Güter ein Embargo gelegt wird, ſo trägt der Verſicherer den daraus entſtehenden Schaden eben ſo, als wenn er ohne die Clauſel gezeichnet hätte. Verwandelt aber das Embargo ſich in feindliche Nehmung, ſo hat er nichts als die während des Embargo's vorgefallenen Koſten und Schäden zu bezahlen. Wollte der Verſicherer von Anhaltungen frei ſein, ſo müßte dieſe Bedingung durch eine beſondere Clauſel ausgedrückt werden.

Der „Allgemeine Plan Hamburgiſcher See-Verſicherungen von 1847“ bezeichnet drei Verſicherungsmethoden, von denen zwei dazu beſtimmt ſind, den Verſicherer von den Gefahren frei zu halten, welche

durch Kriegszuſtände erzeugt oder auf irgend eine Weiſe mit ihr verknüpft ſind. Sie zerfallen folgendermaßen:

§ 38. Verſicherung gegen alle Gefahr.
§ 39. Verſicherung nur für Seegefahr.
§ 40. Verſicherung frei von Kriegsverluſt.

} Siehe im erſten Bande dieſes Werkes S. 429 und S. 490.

Der erſte dieſer Artikel, der den ganzen, oben ſchon gegebenen Art. 1 Tit. V der „Hamburgiſchen Aſſekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ in ſich aufnimmt, begreift ſo ziemlich alle nur erdenklichen Gefahren, und erhält durch Zuziehung des Artikels 60 des Plans, den der Leſer im erſten Bande dieſes Werkes S. 432 finden wird, eine Ausdehnung und Vollſtändigkeit, die man vergebens in anderen Policen oder Aſſekuranz-Ordnungen ſuchen möchte, wenn auch die Holländiſchen und Belgiſchen Policen ſich ihr, bis auf einen Punkt, anſchließen. Denn dieſe, in gewöhnlicher Form, ſchützen den Verſicherten eben ſo wohl gegen Kriegsgefahr, als es die Hamburger Policen thun, dagegen in Frankreich, nach dem Art. 343 des „Code de Commerce,“ wie auch anderswo, dieſe Gefahr nur unter der Bedingung einer Prämien-Verbeſſerung gedeckt wird.

In den Engliſchen Policen iſt der Verſicherte allerdings nicht ohne Deckung gegen Kriegsgefahr; aber manche Eventualitäten, die ihre Vorläufer, Begleiter oder Folgen, und, wie ſchon bemerkt, mit ihr zuſammenhängen und ihr Ausfluß ſind, als z. B. Blockadebruch, Bevorzugung eines beſonderen Hafens als Nothhafen bei einer Sperrung des Beſtimmungsortes und andere, wofür, nach den Hamburgiſchen Policen, die Verantwortlichkeit des Verſicherers unter der Clauſel: „Verſehen oder Verſäumniß des Schiffers und ſeines Volkes“ in Anſpruch genommen werden darf, ſind in England von derſelben ausgeſchloſſen, und der Verſicherte muß ſich mit der Verantwortlichkeit des Capitains begnügen. Nach dem erwähnten Art. 60 des Plans haftet der Hamburgiſche Verſicherer bei einer Aſſekuranz gegen alle Gefahr auch für den, von allen übrigen Verſicherungen ausgeſchloſſenen Riſico des inneren Verderbs der Waare, wenn das Schiff durch Arreſt und Anhaltung abſeiten hoher Macht länger als drei Monate an der Fortſetzung ſeiner Reiſe gehindert wird. Eine ſolche Clauſel iſt in keiner anderen Aſſekuranz-Ordnung zu finden, und ganz zu Gunſten des Verſicherten. Sie unterliegt jedoch in ihrer Anwendung einer nicht geringen Schwierigkeit, d. i. die der Trennung der durch Waſſer beſchädigten Waare, wofür der Verſicherer nur im Strandungsfalle verantwortlich iſt, von dem Theile derunter der

Bedingung der obigen Clausel, durch inneren Verderb gelitten hat — eine Aufgabe, die nicht leicht zu lösen bleibt. Hat keine Entlöschung des aufgebrachten Schiffes und keine Besichtigung der Ladung in dem Hafen, wohin das Schiff geführt worden, sogleich nach dessen Ankunft stattgefunden, so bleibt natürlich auch die Beschädigung durch Wasser zu Lasten der Versicherer, da eben diese gewöhnlich die Haupt-Ursache des Verderbens sein wird, wenn es nicht möglich war, die beschädigte Waare von der unbeschädigten zu sondern. In England, Frankreich, Spanien, Belgien und Holland fällt dem Assekuradeur keine Art von innerem Verderb, unter welchen Umständen es auch immerhin sein mag, zur Last.

In Hinsicht der zweiten Categorie: „nur für Seegefahr“ müssen wir die beigefügte Erklärung wiederholen. Der Versicherer in Hamburg trägt alle Gefahren der See-Reviere und Häfen, einschließlich Feuer und Seeraub, bis zu Ende der versicherten Reise, oder bis zur Condemnation des versicherten Gegenstandes, ist aber frei von Confiscation kriegführender Mächte, von den aus den Anhaltung entstandenen Kosten, Nehmung, Plünderung durch Kriegsschiffe oder Kaper, so wie frei von dem, durch das Anhalten verursachten Verderb, oder der aus demselben entstandenen Verschlimmerung der Güter. Dauert die Anhaltung aber länger als drei Monate, so ist der Versicherer auch frei vom Ersatze aller Beschädigung durch Bruch, Leckage oder sonstigen Mangel, es sei denn, daß ein Strandungsfall vorkomme, oder in Bezug auf nasse Waaren, daß das Schiff gestoßen habe.

Man bedient sich der gedachten Clausel: „nur für Seegefahr“ bei der Annäherung eines Krieges, und sie bedingt eine höhere Prämie als die, welche in friedlichen, ruhigen Zeitungen für eine Versicherung gegen alle Gefahr bezahlt wird — sie schützt den Versicherten nicht allein gegen Seegefahr, im Gegensatz zu der durch Kriegsmolest erzeugten oder damit verknüpften Gefahr, sondern auch gegen Gefahren der See während Ausübung wirklicher Kriegsgewalt. So lange der versicherte Gegenstand nicht condemnirt ist, haftet der Versicherer für die Gefahren der See, und überdies für Mißgeschicke, wie z. B. Seeraub, der nicht zu Kriegsmolest zu rechnen ist, auch für Feuer, und der Risico des Versicherers läuft also fort, auch während der Aufbringung und Anhaltung, so wie bei einer eventuellen Freigebung, bis zur Ankunft und Entlöschung an dem Bestimmungsorte, der in dem Versicherungs-Contract als das Ende der Reise bezeichnet ist. Der

Versicherer ist frei von der Havarie grosse, welche die Kosten eines Aufenthaltes im Nothhafen, in Folge kriegerischer Ereignisse zur Veranlassung dienen. Der Versicherer ist aber durch eine in Folge feindlicher Bewegungen, oder aus Furcht vor derselben veranlaßte Abweichung des Schiffes von seinem üblichen Course, seines Risico's nicht allein nicht entbunden, sondern seine Verantwortlichkeit läuft ohne Unterbrechung noch Zwischenraum, auf alle Um- und Abwege fort, und er hat jeden Schaden zu tragen, der den versicherten Gegenstand nicht unmittelbar durch den Feind, aber freiwillig zur Entgehung desselben trifft. Wenn ein Schiff durch feindliche Verfolgung unfreiwillig zu einer Cours-Aenderung gebracht wird und strandet, so bleibt der Versicherer verantwortlich; denn hier wäre die Strandung nicht die unmittelbare (wenn auch die mittelbare) Folge des Kriegsmolestes, und nicht die Macht des Feindes, sondern die der Elemente hätte es verhindert, der Gefahr des Strandens zu entgehen.

Die Verantwortlichkeit des Versicherers für Seegefahr läuft fort und zwar ohne Unterbrechung bis zur finalen Condemnation durch ein competentes Tribunal, und die Condemnation in erster Instanz befreit ihn von derselben keineswegs. Das Interesse des Versicherten an der versicherten Sache muß völlig aufgehört haben, und es ist nicht genug, zur Tilgung der Verantwortlichkeit des Versicherers, daß es nur aufgehoben sei.

Bei der dritten Clausel: „frei von Kriegmolest“ übernimmt der Versicherer alle Gefahren der See, Reviere und Häfen, einschließlich Feuer und Seeraub, mit der Beschränkung, daß dieser See-Risico endigt, sobald das Schiff von einem Kriegsschiff oder Kaper angehalten ist, und der Schiffer demnach die freie Führung des Schiffes verliert, während die Versicherung frei von Confiscation, Nehmung, Reclam, Plünderung oder Beschädigung durch Kriegsschiffe oder Kaper, so wie frei von den aus der Anhaltung entstandenen Kosten ist. Der Unterschied der beiden Clauseln: „nur für Seegefahr“ und „frei von Kriegsmolest“ liegt nicht in der geringeren, sondern in der kürzeren Gefahr der letzteren. Der Character des übernommenen Risico's bleibt bei beiden Bedingungen derselbe, und hier wie dort haftet der Versicherer für den Schaden, den der versicherte Gegenstand durch Zufälle der See, Seeraub und Feuer erlitten, dagegen er von allen durch feindliches Zuthun veranlaßten und zu Wege gebrachten Verlüsten und Nachtheilen völlig frei ist, und namentlich auch für die Kosten einer Anhaltung, oder für solche,

welche aus der versuchten Vorbeugung derselben entstehen dürften, nicht zu haften hat. Der große Unterschied zwischen beiden Clauseln besteht aber darin, daß der Versicherer bei der Deckung „nur für Seegefahr“ auch beim Eintreten gewaltsamer Handlungen für die Seegefahr verantwortlich, dagegen er bei der Versicherung: „frei von Kriegsmolest“ von jenem Augenblick an, d. h. so bald dies Eintreten stattgefunden hat, mit einem Schlage alles ferneren Risico's enthoben ist.

Der § 40 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherung: „frei von Kriegsmolest“ sagt, daß der See-Risico endet, so „bald das Schiff von einem Kriegsschiffe oder Kaper angehalten wird, „und der Schiffer die freie Führung des Schiffes verliert.“

Die Auslegung, welche zu der Folgerung leitete, daß Beides zusammen sich ereignen müßte, um den Versicherer seines Risico's zu entbinden, würde eine unrichtige sein. Die Clausel ist dahin zu verstehen, daß ein jeder der beiden Monate einzeln und allein hinreicht, um den Versicherer aller weiteren Gefahr zu entbinden. Wenn daher ein Schiff von einem blockirenden Geschwader abgewiesen, also in seiner Fahrt durch ein Kriegsschiff angehalten würde, so wäre der Versicherer vor jedem ferneren Anspruch geschützt; desgleichen wenn ein Schiff gesagt ohne angehalten zu sein, so würde der Risico des Versicherers aufhören, in dem Augenblicke, wo der Schiffer einen gezwungenen, nicht freiwilligen Cours (changement forcé de route) nähme, mithin im weiteren Sinne des Wortes die freie Führung seines Schiffes verlöre. Von dem Schiffer, der aus eigenem Antriebe, zur Vermeidung einer wirklichen oder eingebildeten Gefahr, oder in Erwartung der Abweisung durch ein Blockade-Geschwader seinen Cours änderte, könnte nicht gesagt werden, daß er die freie Führung seines Schiffes verloren hat, denn er wählt in aller Freiheit den ungewöhnlichen Cours, und der Versicherer muß für den See-Risico haften, bis die Anhaltung durch Kriegsschiffe oder Kaper geschehen, und die freie Führung ihm faktisch genommen ist.

Ob der Versicherer in Hamburg bei der Versicherung „nur für Seegefahr“ oder auch „frei von Kriegsmolest,“ falls der Risico durch einen Kriegsvorfall unterbrochen oder abgeschnitten, auch für Beschädigung verantwortlich ist, welche die in den Policen stipulirten Befreiungen übersteigt, und den übernommenen Gefahren zuzuschreiben ist, läßt sich aus dem „Allgemeinen Plan Hamburgischer See-Versicherungen“ nicht categorisch beantworten. Was der Art. 20

darüber sagt, kann wohl nur auf die Beschädigung angewandt werden, die nach der Anhaltung entstanden. In dem Art. 40 wird von Beschädigung gar nichts gesagt, weil bei dieser Clausel von keiner temporären Aufhebung der Verantwortlichkeit für Beschädigung die Rede sein kann; der Kriegsmolest bezeichnet wohl das Ende des Risico's, hebt aber keineswegs die Versicherung überhaupt auf. Auch die Condemnation oder Confiscation des versicherten Gegenstandes kann den Versicherer gegen solche Ansprüche nicht schützen, denn nicht auf diesen, sondern auf vorhergegangenen Ereignissen wären sie begründet.

Zur vollständigen Besprechung dieser Materie wird es jetzt erforderlich sein, auf die Kriegs-Clauseln des Auslandes einen prüfenden Blick zu werfen, und bei dieser Untersuchung müssen wir mit England den Anfang machen.

Die bisher in England üblichen Clauseln, wodurch die dortigen Versicherer sich ihrer Verantwortlichkeit in Kriegszuständen zu entledigen, oder dieselbe zu mindern suchten, waren die folgenden:

„frei von Blockade des Bestimmungshafen,"

„frei von Nehmung im Hafen" (free from capture in port) und

„frei von Nehmung und Arrestirung" (free from capture and seizure),

an deren Stelle sie heut zu Tage die Clausel:

„frei von Nehmung, Arrestirung und deren Folgen" (free of capture and seizure and the consequences thereof)

eingeführt haben.

Der Leser wird sich des Grundsatzes erinnern, den wir unlängst als die unwandelbare Regel aller Forderungen für Schäden und Verlüste in England hervorgehoben haben, dieses nämlich, daß sie aus einer unmittelbaren, direct damit verknüpften Ursache geflossen sein müssen, um rechtskräftig werden zu können. Aus diesem Gesichtspunkte ward daher auch als Schaden durch Versehen des Schiffers, wofür der Versicherer in England niemals haftet, nur das angesehen, was unmittelbar durch das Versehen eingebüßt worden ist.

Um den Begriff des unmittelbar erzeugten Schadens unserer früheren, vorangegangenen Beleuchtung ungeachtet, zu vervollständigen, laßt uns den Fall annehmen, daß ein Schiff oder eine Ladung mit der Clausel: „frei von Nehmung" versichert, durch gewöhnliche Unfälle auf den Strand geriethe, seeuntüchtig würde, und daß die Güter, welche sonst durch die See gänzlich vernichtet werden müßten, in dieser

Lage der Dinge von feindlicher Hand genommen würden. Hier würde der Verſicherer in England, trotz der ſchützenden Clauſel, für den Schaden verantwortlich ſein, denn die Gefahren der See wären hier die hauptſächliche Urſache des Unglücks; das Schiff wurde durch dieſelbe zum Wrack gemacht, und die Waaren unfehlbar total verloren gegangen, wenn der Feind ſie nicht genommen hätte. Dagegen geriethe ein Schiff in gleichem Maße und unter gleichen Bedingungen verſichert, durch Unwetter u. ſ. w. auf den Strand, ohne namhaften Schaden zu erleiden, fiele aber in Folge der Strandung in Feindes Gewalt, ſo würde der Verſicherer für einen ſolchen Schaden nicht verantwortlich ſein; denn wenn gleich die Gefahren der See das Schiff in ſeiner Fahrt aufhielten, feindlicher Nehmung bloßſtellten und den Folgen einer Condemnirung ausſetzten, lauter Umſtände, denen es ſonſt hätte entgehen können, ſo würde in dieſem Falle der Total-Schaden durch Nehmung und Confiscation nur dieſen letzteren Gefahren und nicht dem vorangegangenen Seeſchaden zugeſchrieben werden. Das Engliſche Gericht, welches einen ähnlichen Fall in dieſem Sinne entſchied, ging von dem Grundſatze aus, daß der an Schiff und Gut durch die Strandung erlittene Schaden nur ein Beſchädigungs-Schaden, und als ſolcher in dem ſpäteren Total-Verluſt aufgegangen ſei.

Die Frage der vorangegangenen Beſchädigung, in deren Betreff ſich auch Benecke dem Grundſatze der Nicht-Verantwortlichkeit des Verſicherten angeſchmiegt hat, iſt, wie wir ſogleich erſehen werden, in Holland und in Belgien anders aufgefaßt und entſchieden worden.

In Belgien, wo nach dem dort üblichen Policen-Formular der Verſicherer für die Gefahr der Plünderung, Krieg, Repreſſalien, Arreſte, Kapereien, Moleſtirungen durch Piraten, ſo wie auch Unterthanen feindlicher wie befreundeter Nationen und Völkerſchaften haften muß, wird in Kriegszeiten von der beſchränkenden Clauſel: „frei von Kriegsmoleſt“ Gebrauch gemacht. Der in Belgien in Kraft gebliebene Franzöſiſche „Code de Commerce“ enthält in dieſer Hinſicht nichts darauf Bezügliches; aber ein unterm 5 December 1840 von mehreren zur Zeit beſtehenden Verſicherungs-Geſellſchaften und Privat-Aſſekuradeurs unterſchriebener Compromis, beſchreibt die eingeführte Innovation in den folgenden Worten: „Unter Verluſt und als von „der Verantwortlichkeit des Verſicherten ausgeſchloſſen, wird verſtanden: Wegnahme, jede von Kapern oder Piraten (forbans) ausgeführte Gewalt, Arreſtirung auf Befehl von hoher Hand und im

„Allgemeinen jede That, zu der Krieg oder Repressalien die Veran„lassung dargeboten haben. Der Risico hört auf mit der Molesti„rung, gleich unter der Beschränkung, daß ein bloßes Anhalten auf „hoher See, ohne sonstigen und die Dauer von dreimal vier und „zwanzig Stunden nicht überschreitender Molest, die Versicherung nicht „präjudizirt; auch erlischt die Versicherung bei einem Schiffe, welches „innerhalb dreier, seiner Anhaltung folgenden Tage, nach einem an„deren, als dem Orte seiner Bestimmung aufgebracht oder zu gehen „gezwungen wird, erst mit dem Ankern an dem nächst erreichten An„kerplatz. Ein Gleiches findet Statt bei Schiffen, die zur Auswei„chung eines Molestes freiwillig ihren Cours verlassen.“

Nach dem Art. 350 des Französischen „Code de Commerce“ sollte der Versicherer für die Gefahren des Krieges haften; aber ein Blick auf die dem Leser im ersten Bande dieses Werkes Seite 447 bis 472 vorgelegten Policen wird ihm beweisen, daß dieselben von Nehmungen, Feindseligkeiten, Repressalien, Arresten von Fürsten und Molestirungen irgend einer von der Französischen Regierung anerkannten oder nicht anerkannten Macht, von der Verantwortlichkeit des Versicherers ausgeschlossen sind, woferne nicht durch Privatstipulationen hierin eine Ausnahme gemacht worden. (Siehe Band 1 S. 448 Art. 2 der Pariser und Bordeauxer Police.) Das Gesetz selbst ignorirt dort durchaus einen derartigen, die Verantwortlichkeit des Versicherten beschränkenden Contract, und hat also dafür keine Vorschriften. Auch existiren in den Französischen Häfen keine Separat-Commentare zu den Policen, wie in Belgien. Doch läßt sich hier bemerken, daß in Frankreich, ganz im Widerspruch mit der Belgischen Interpretation der Clausel: „frei von Molest“ in Folge allgemeinen Gebrauchs der Risico des Versicherers aufhört, so bald das Schiff, sei es durch Blockade oder Verfolgung vom Feinde aus seinem Cours gezwungen wird, und daß derselbe keineswegs fortläuft, bis das Schiff irgendwo eingelaufen wäre. Ferner erlöscht die Versicherung durch die einfache Thatsache der Molestirung; jedoch wird ein bloßes Anhalten auf hoher See, selbst mit einer Untersuchung verknüpft, weder als Molest, noch als Abweichung vom Cours betrachtet. Für Havarien, welche dem Erlöschen des Risico's vorangegangen sind, bleibt der Versicherer selbst dann verantwortlich, wenn solche erst nachher ermittelt wurden; jedoch muß der Beweis, daß sie wirklich vorangegangen, durch die Schiffsverklarung vollständig geliefert werden. Von einem Wiederbeginn des Risico's des Versicherers, nach erfolgter

Freigebung, ist in Frankreich und auch in Belgien nicht die Rede. Piraten-Gefahr aber fällt in Frankreich, trotz der Kriegs-Clausel dem Versicherer zur Last.

In Bremen gelten für Kriegszeiten die Clauseln: „frei von Kriegsmolest“ und „bloß für See-Gefahr,“ wozu die Bedingungen von 1836 unter den §. 37 und 38 den Commentar liefern. Mit Ausnahme einiger wenigen Abweichungen stimmen dieselben so ziemlich mit den Hamburger Bedingungen überein.

„Frei von Kriegsmolest“ entbindet den Versicherten in dem Augenblick, wo das so versicherte oder betreffende Schiff irgendwie feindlich oder auch nur zur Untersuchung, also gewaltsam eingebracht wird. Es kann aber bei dieser Versicherungsweise auch ausbedungen werden, daß der Risico und zwar mehr als einmal wieder anfange, wenn das Schiff binnen zwei Monaten nach jedesmaliger Einbringung freigegeben wird, jedoch vorausgesetzt, daß man sich im Voraus, oder nachträglich über die Prämien-Verbesserung verständigt habe. Es liegt kein Grund vorhanden, um dies, wie es manchmal geschieht, dem Versicherer als eine Begünstigung anzurechnen, da die Benutzung einer solchen Bedingung von dem dafür zu bestimmenden Equivalent abhängig ist, auf welche Weise noch ganz andere Vortheile erlangt werden könnten. Bei der Clausel: „bloß für Seegefahr“ heißt es, daß der Risico des Versicherers durch Anhalten und Aufbringung des Schiffes nicht unterbrochen wird, woraus also zu folgern bliebe, daß dieses bei der Clausel: „frei von Kriegsmolest“ auch wohl der Fall ist. Die Clausel sagt jedoch nur, daß die Versicherung abläuft, so bald das Schiff irgendwo gewaltsam eingebracht wird. Zugegeben nun, es müsse hierunter verstanden werden, daß es irgendwohin eingebracht wird, so scheint es doch, daß ein bloßes Anhalten hierunter keineswegs zu verstehen ist. Ueber die Folgen einer Beschädigung an Waaren, geben die Bremer Bedingungen, besonders bei der Clausel: „frei von Kriegsmolest“ wenig Licht. „Es „bedarf“ — heißt es — „einer weiteren Vereinbarung, in wie fern „(bei der Versicherung „frei von Kriegsmolest“) die Vertretung „der Beschädigung in die neue Versicherung einbegriffen oder davon „ausgeschlossen ist.“ Es bleibt im Dunkel, ob hier von einer als möglich präsumirten oder auch von einer als vorangegangenen, wirklich erwiesenen Beschädigung die Rede ist.

Nach dem Art. 637 des neuen Holländischen: „Wetboek van Koophandel“ gehören zu der Verantwortlichkeit des Versicherers —

wenn nicht durch ausdrückliche geſetzliche Beſtimmungen oder contractliche Uebereinkünfte hierin ausnahmsweiſe Beſchränkungen ſtattfinden — die Verlüſte und Schäden durch Gewalt, Nehmung, Kaper, Räuber, Anhaltung auf Befehl von hoher Hand, Kriegserklärung, Repreſſalien; ferner beſtimmt Art. 647, daß bei Verſicherungen mit der Bedingung: „frei von Moleſt,“ der Verſicherer nicht verantwortlich iſt, ſobald der verſicherte Gegenſtand durch Gewalt, Nehmung, Kaperei, Seeräuberei, Anhaltung auf hohen Befehl, Kriegserklärung und Repreſſalien verloren geht oder verdirbt; ferner, daß die Verſicherung als erloſchen anzuſehen iſt, ſobald der verſicherte Gegenſtand durch den Moleſt aufgehalten oder aus ſeinem Cours gebracht wird, vorbehältlich jedoch der Verpflichtung, etwaigen Schaden zu erſetzen, der vor dem Moleſt ſtattgefunden haben könnte. Art. 649 endlich beſtimmt, daß das Beſetzen oder Anhalten durch den Feind im Abgangshafen, als Aufbringung zu betrachten ſei und der Gefahr des Verſicherers ein Ende mache. Man erſieht, daß dieſe Clauſel ſo ziemlich mit der Clauſel des „Allgemeinen Plans Hamburgiſcher See-Verſicherungen“ übereinſtimmt, jedoch in zwei, weſentlich ganz verſchiedenen Punkten, von derſelben abweicht. Die Holländiſche Clauſel überhebt den Verſicherer des Riſico's, des Seeraubes, der in Hamburg nicht zu der Kriegsgefahr gerechnet wird, und daher auch bei der Clauſel: „frei von Kriegsmoleſt,“ wie bei der: „nur für See-Gefahr,“ dem Verſicherer zur Laſt fällt; anderſeits aber erklärt das Holländiſche Geſetz es offen, daß der Verſicherer: „frei von Moleſt,“ in allen Fällen für den, dem Moleſt vorangegangenen Schaden, dennoch verantwortlich bleibt. Dieſe Verſchiedenheit der beiden Clauſeln der Holländiſchen: „frei von Moleſt,“ und der Hamburgiſchen: „frei von Kriegsmoleſt,“ ſchwächt ihren Einklang in der Folgerung nicht, daß der Verſicherte bei beiden Gefahr läuft, durch die Kunde überraſcht zu werden, daß das Verſicherte auf der Reiſe, wenn auch während derſelben kein Moleſt ſtattgefunden, den gewöhnlichen Seegefahren gegenüber, vollkommen ungedeckt zu bleiben ausgeſetzt war. So wie in Hamburg hat jedoch dieſer Uebelſtand auch in Holland zu einer vermittelnden Clauſel geführt, und zwar dieſer:

„Frei von Moleſt.“ „Der Riſico erliſcht an dem Orte, „wo das Schiff aufgebracht und geankert haben wird, und „beginnt unter den nämlichen Bedingungen wieder, ſobald der „Schiffer bei der Wiederfreigebung den Anker zur Fortſetzung

„seiner Reise lichtet. Den Versicherern ist bei jeder Aufbrin-
„gung und Freigebung aufs Neue — Procent zu bezahlen,
„vorausgesetzt, daß die Freigebung innerhalb zweier Monate
„nach dem Tage der Aufbringung stattfindet. Es ist ferner
„festgesetzt, daß, falls das Schiff durch Abweichung anderswo
„anküme, der Risico dort ende.“

Die so lautende Clausel bezieht sich ausschließlich auf Casco-Versicherungen. Bei denen auf Güter wird aber hinzugefügt:

„daß die Güter alsdann frei von Beschädigung sind, ausge-
„nommen, wenn sie durch Stranden über funfzig Procent
„Schaden und Beschädigung erleiden sollten.“

Diese Erweiterung der Holländischen Clausel: „frei von Molest,“ bringt sie wiederum der Hamburgischen: „nur für Seegefahr,“ näher, ohne indessen mit ihr den Vergleich bestehen zu können. *)

Die Prämien-Verbesserungen, wodurch in der Regel die für die ursprüngliche Versicherung zu zählende Prämie erhöht, und wobei gewöhnlich 2 Procent als Maximum angenommen wird, fällt zunächst bei der Holländischen Clausel ins Auge. Ferner muß die Freigebung innerhalb zweier Monate erfolgen, und sind die Versicherer, nach einem Molestе, nur dann für Beschädigung verantwortlich, wenn die Güter durch Strandung über funfzig Procent Schaden oder anderweitige Beschädigung erlitten hätten. Ferner ist noch hervorzuheben, daß die angeregte Versicherung in Holland, die Gefahr während eines Arrestes oder eines Aufenthaltes im Nothhafen, in Folge von Molest nicht deckt. Dagegen bleibt der Versicherer laut Art. 648 des „Wetboek van Koophandel“ der die beschriebene vermittelnde Clausel ausdrücklich sanctionirt, für allen Schaden verantwortlich, der den versicherten Gegenstand, selbst nach stattgefundener Molestirung, trifft, bis das Schiff aufgebracht ist und geankert hat, selbstverständlich mit der Ausnahme

*) Einige der allerdings jetzt nicht mehr geltenden Pläne der hiesigen Assekuranz-Compagnien erklärten die Clausel: „frei von Kriegsmolest“ so: daß ihr Risico aufhöret, sobald das Schiff von einer kriegführenden Macht in Beschlag genommen wird; und daß die Bedingung den Versicherer von Confiscation, Reclam- und Anhaltungskosten befreie, wie auch von dem, durch die Aufbringung entstandenen innern Verderb an Schiff und Ladung. Bei Freigebung des Schiffes und Fortsetzung der Reise übernahmen einige Compagnien Plangemäß den ferneren See-Risico bis zum Bestimmungsorte gegen eine verhältnißmäßige Prämien-Zulage. Einige Compagnien aber bestimmten diese Prämien-Zulage auf die Hälfte der ursprünglichen Prämie, wenn auch das Schiff noch mehrere Male aufgebracht werden sollte.

alles Schadens, der ganz unbezweifelter Weiſe von Moleſt herrührt. Der nämliche Art. 648 enthält noch die Beſtimmung, daß das Untergehen durch irgend eine zweifelhafte Urſache, für Verluſt durch gewöhnliche Unfälle angeſehen wird, wofür der Verſicherer zu haften hat.

Bei dieſer Holländiſchen Clauſel ſtellen ſich aber noch zwei intereſſante Punkte heraus. Bei transatlantiſchen Riſico's nämlich, wird die Clauſel ferner dahin modificirt, daß es gleich Anfangs heißt: „frei von Moleſt, ausgenommen Seeräubereien,“ und am Schluſſe:

„ferner wird noch feſtgeſetzt, daß wenn das Schiff durch Ab„weiſung oder freiwillige Cours-Veränderung aus Furcht „vor Moleſt, anderswo ankäme, der Riſico dort endet.“

Der Grund, warum bei transatlantiſchen Reiſen — unter welchen insbeſonders die Oſtindiſchen ins Auge gefaßt werden — „Räubereien“ ausnahmsweiſe zu den Riſico's des Verſicherers gezählt werden, liegt darin, daß eine derartige Gefahr in jenen Gegenden, auch in Friedenszeiten beſteht, und daß daher dergleichen Unfug nicht, wie es in den Europäiſchen Gewäſſern, mit einzelnen Ausnahmen, der Fall ſein würde, ohne eben zu den legalen Moleſtirungen zu gehören, dennoch ein Ergebniß kriegeriſcher Zuſtände iſt. Durch den zweiten Zuſatz wird den divergirenden Anſichten über die Conſequenz einer willkührlichen Cours-Veränderung begegnet. Die vermittelnde Clauſel erwähnt in der zuerſt angegebenen Wortfaſſung des neutralen Falles nicht, und demnach wäre der Art. 647 maßgebend für denſelben. Das Geſetz aber ſpricht dort nur von einer Cours-Veränderung durch Moleſt, wodurch alſo die Frage, in wiefern eine willkührliche, zur Entgehung eines gefürchteten Moleſtes, ſtattfindende Cours-Abweichung als Moleſt ſelbſt gelten darf, nicht ſpeciell entſchieden iſt. Selbſt in Holland ſind die Verſicherer darüber in Zweifel, und nur, um einer außerordentlichen und ungewöhnlichen Gefahr jedenfalls zu entgehen, wurde die citirte Wortfaſſung angenommen, ein Umſtand, der zugleich zu der Anſicht berechtigt, daß die Verſicherer, ohne dieſen Zuſatz, für den dadurch ausgeſchloſſenen Riſico, verantwortlich geblieben wären. *)

*) Wir verweiſen den Leſer in Bezug auf die hier erörterten Fragen, auf eine vollſtändige Abhandlung über dieſen Gegenſtand, die aus einer ſachkundigen Feder gefloſſen, in fünf Abſchnitten in den Spalten des „Deutſchen Freihafens“ Jahrg. 1848 No. 53, und in der „Deutſchen Handelszeitung“ Jahrg. 1849 No. 3, 6, 10 und 13 erſchienen iſt.

Durch die Clauseln: „nur für Seegefahr“ und „frei von Kriegsmolest,“ entzieht sich der Versicherer jeder Verbindlichkeit für die Gefahren kriegerischer Zustände und die daraus fließenden Folgen oder Bekümmerungen. Einen Schutz ähnlicher Art findet derselbe in einer Versicherung für neutrale Rechnung, wenn der Eigenthümer des versicherten Gegenstandes wirklich Angehöriger einer neutralen Macht ist, und als solcher in allen Stücken, die Pflichten eines Neutralen beobachtet. Für Nehmung bleibt der Versicherer, wie wir gesehen haben, jedenfalls verantwortlich; und er ist es auch bei ungerechten Nehmungen, wenn keine Schuld des Versicherten die Hand dazu geboten hat. Dieser muß weder die Vorschriften des Völkerrechts noch die bestehenden Traktaten verletzt haben, wenn er Ersatz für ungerechte Nehmung fordern will; denn nur bei Gegenständen, welchen neutralen und befreundeten Nationen zugehören, kann von ungerechten Nehmungen die Rede sein. Hat der Versicherte oder sein Stellvertreter diesen Traktaten zuwider gehandelt, und hat man den Versicherer darüber in vollkommener Unkenntniß gelassen, so wird die Nehmung als die Schuld des Versicherten angesehen, und der Versicherer ist frei von aller Verantwortlichkeit.

Während der langen Seekriege, welche die Französische Revolution ins Leben rief, mußte die Möglichkeit feindlicher Nehmung des Schiffes und der Güter, eine besondere Wichtigkeit in den Augen des Versicherers erlangen; und von dem Versicherten, der nur in seiner Eigenschaft als Unterthan oder Angehöriger einer neutralen Macht, eine Versicherung erhalten konnte, wozu ihm sonst aller Zutritt versagt war, mußte nothwendigerweise eine Garantie gefordert werden, daß er entweder selbst einen neutralen Character besäße und als solcher handle, oder, zum mindesten, daß das von ihm, der Versicherung dargebotene Eigenthum, wirklich für Rechnung eines Neutralen, und als solches gedeckt worden sei. Eine einfache Erklärung auf der Police, daß die Versicherung für neutrale Rechnung geschehe, oder manchmal auch die bloße Nennung der Flagge eines Schiffes, das einer notorisch als neutral bekannten Nation angehört, reichen hin, um der Versicherung den neutralen Character zu sichern den sie tragen muß. In England ist es gebräuchlich, der Police die Worte: „warranted neutral“ oder „warranted neutral property“ beizufügen, doch genügt es auch oft, daß von dieser förmlichen „warranty“ oder Garantie der Neutralität in der Police nichts gesagt, und Schiff oder Ladung, blos als Amerikanisches, oder Dänisches, oder Schwedisches Eigenthum be-

schrieben werde, (wenn wirklich zur Zeit der genommenen Versicherung diese Flaggen neutral wären) um den neutralen Character der Versicherung zu rechtfertigen. Es wird in England nicht verlangt, daß die Clausel das Wort: „warranty“ enthalte; hieße es daher in einer Police, z. B. auf das Amerikanische Schiff: „President,“ so würde dies schon für eine „warranty“ gelten, daß das Schiff Amerikanisch sei. — Von einer „warranty“ wird in England verlangt, nicht nur, daß Schiff oder Ladung zur Zeit wo Versicherung genommen wird, wirklich neutrales Eigenthum seien, sondern auch, daß sie, in so weit solches von dem Willen des Versicherten oder seines Agenten abhängt, des Schutzes dieser Neutralität während der Reise genießen; folglich, daß das Schiff in Gemäßheit des Völkerrechts geführt werde, und mit allen erforderlichen Papieren und Dokumenten, als Beweise seiner Neutralität, und seiner genauen Beobachtung der Vorschriften aller internationalen Traktate, versehen sei.

Wäre nun Versicherung zu einer Zeit genommen worden, wo die Personen, denen Schiff und Ladung zugehörten, weder Unterthanen einer neutralen Macht waren, noch den kaufmännischen Character solcher Unterthanen besaßen, (wie das im ersten Bande, Tit. 1 Kap. 1 S. 25 dieses Werkes auseinander gesetzt worden ist) und wäre das Schiff zu jener Zeit nicht vollkommen im Besitz aller, zum Beweise seiner Neutralität erforderlichen Papiere gewesen, so entstände daraus ab initio ein Bruch der Garantie dieser Neutralität; und dies würde auch der Fall sein, wenn das Schiff im Verlauf der Reise sich eines Blockadebruches schuldig machte oder dem Untersuchungs-Rechte widerstände, oder in irgend einer anderen Hinsicht, sich eines, für neutrale Schiffe illegalen Verfahrens schuldig machte, wodurch dann sein neutraler Character verloren ginge. Alles dies wird als ein Bruch der Garantie (breach of warranty) angesehen, der den Versicherer von aller Verantwortlichkeit entbindet.

Es muß jedoch nicht unbemerkt bleiben, daß es sich hier in Rücksicht auf die verbürgte Neutralität, nur um den statu quo zur Zeit der Versicherung handelt, und das bei Dingen, die nicht von der Willkühr des Versicherten abhängen, nur das augenblickliche Sachverhältniß in Frage kommt, daß es aber keineswegs zu verstehen ist, daß es so bleiben werde.

Zum Beispiel: wenn zu der Zeit, in welcher die Versicherung geschlossen worden, das als neutral verbürgte Eigenthum wirklich und wahrhafter Weise, Personen zugehörte, die einen unbezweifelt neutralen

Character besitzen, so entsteht keine Verletzung oder Bruch der Garantie daraus, wenn eben diese Personen durch den Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen dem Staate dem sie angehören, und dem, wo Versicherung genommen worden ist, durch die Macht der Umstände, aus Neutralen, Feinde werden müßten. Der Versicherte verbürgt nur, daß Schiff und Ladung, in dem Augenblick wo Versicherung genommen wird, neutrales Eigenthum seien, er verbürgt aber keineswegs, daß es jedenfalls während der ganzen Dauer der versicherten Gefahr so bleiben werde. Der eines künftigen Kriegos geht der Versicherer auf einer jeden Police entgegen. (Siehe Arnould, Vol. II chap. III Sect. V p. 617 ferner: Park, p. 716 Edit. 8 und auch Tyson v^s Gurney, Term 3 Rep. 477.) Der Versicherte macht sich nur anheischig, seinerseits nichts zu thun daß die verbürgte Neutralität unterbrechen könnte, aber unmöglich kann er sich für die Fortdauer eines neutralen Zustandes verbindlich machen, der nicht von seiner Willkühr abhängt.

Um den neutralen Character irgend eines Eigenthums außer allem Zweifel zu setzen, muß es diese Eigenschaft beim Anfang der Gefahr und bis zu Ende besitzen, — das heißt, es muß Leuten zugehören, welche entweder durch Geburt, oder in Folge ihres Wohnsitzes oder Domicils, in commercieller Hinsicht Neutrale sind. Was dazu gehört, um in commercieller Hinsicht als Neutraler auftreten zu können, das haben wir schon in dem obbesagten Tit. I Kap. I des ersten Bandes dieses Werkes, S. 23 bis 28 — hinlänglich beleuchtet, und wir wiederholen nur den damals citirten Ausspruch Lord Kenyon's, welcher den Grundsatz feststellte, daß Jedermann seinen commerciellen Character dem Orte entlehnt, wo er seinen Wohnsitz aufgeschlagen hat. „Alle diejenigen" — sagte er — „welche in einem Lande wohn„haft sind und dort Geschäfte treiben, die Vortheile seines Handels „genießen und zu dessen Wohlfahrt beitragen, müssen in Hinsicht alles „dessen, was auf Handel Bezug hat, so angesehen werden, als ob „sie dem gedachten Lande angehörten." (Siehe Jabbs v^s Hendelack, 4 Esp. 109.)

In den Vereinigten Staaten ist es förmlich entschieden und als feste Regel angenommen worden, daß es Niemanden freisteht, sich selbst zum Neutralen umzuwandeln und seinem Eigenthum den Schutz der Vorrechte des neutralen Handelsverkehrs dadurch zu sichern, daß er seinen Wohnsitz in feindlichem Lande, flagranto bello verläßt, und mit einem andern, in neutralem Staate, vertauscht. (Siehe den

Rechtsfall der Dos Hermanos, in 2 Wheaton's Rep. 76.) Wo auch immer Jemand seinen Wohnsitz haben, welchen politischen Character er durch Geburts-Recht, als Feind, Neutraler oder Alliirter auch immer besitzen mag, sobald er in einem feindlichen Lande, allein oder als Handels-Gesellschafter, während eines Krieges, kaufmännischen Verkehr treibt, da wird alles, einem kaufmännischen Etablissement zugehörige Eigenthum feindlicher Nehmung ausgesetzt sein, und kann nicht als Neutrales angesehen und behandelt werden. Diese Regel gilt in beiden Ländern, in Großbritannien wie in den Vereinigten Staaten. Unter mehreren Fällen die dies bewähren, nennen wir nun auf der einen Seite den des Schiffes Portland, (in 3 Rob. Rep. 41) und auf der andern, den des Schiffes Antonia Johanna, (in Wheaton's Rep. 159.) Wenn aber Jemand in beiden Ländern, in dem kriegführenden wie in dem neutralen, Geschäfte triebe, in dem letzteren aber seinen Wohnsitz hätte, da würde, was auch immer sein nationaler Character durch Geburts-Recht sein mag, alles seinem merkantilischen Etablissement in dem neutralen Staate zugehörige Eigenthum als neutrales angesehen werden, gegen feindliche Nehmung geschützt, und der in dieser Hinsicht etwa gegebenen Garantie (warranty) vollkommen Genüge geleistet sein. In diesem Betreff ist man in den Vereinigten Staaten einen Schritt weiter als in England gegangen. Dort wird gefordert, daß, um dem versicherten Eigenthum die Eigenschaft der Neutralität vollkommen zu verleihen, dasselbe ganz und gar einem Neutralen zugehören müsse, und es gilt demnach als Regel, daß, wenn der Angehörige oder Unterthan einer kriegführenden Macht auf irgend eine Weise dabei betheiligt ist, die gegebene Garantie nicht als befriedigt anzusehen und folglich werthlos ist. Es ist nicht nöthig, daß, um diese Bedingung der garantirten Neutralität zu erfüllen, die ganze Ladung neutrales Eigenthum sei, aber alles einer und derselben Person zugehörige Eigenthum am Bord, welches unter dem Schutz der Bedingung der Police steht, muß ausschließlich neutrales sein. (Siehe in Phillips Vol. 1 p. 371 den Fall von Bayard et al. v. Mars. Fire & Mar. Ins. Co. 4 Mason 256.)

Wir gelangen nun zu einigen der wichtigsten, die Vorrechte der Neutralität betreffenden Fragen, die sich in dem ersten Viertel dieses Jahrhunderts erhoben, und welche von den Gerichten Großbritanniens, während der langen Kriegsperiode mit Frankreich, ganz im Widerspruch mit den Gerichten der Vereinigten Staaten entschieden wurden. Diese, welche in ihrem ausgedehnten Handel die Neutralität ihrer

Flagge am vortheilhaftesten benutzen konnten, und eben deswegen am häufigsten und am härtesten von den willkührlichen und als Grundsätze eingeführten Maßregeln Englands betroffen wurden, konnten sich nicht ohne Protest, und endlich auch nicht ohne den Versuch eines ernstlichen Widerstandes, diesen eigenmächtigen Verfügungen unterwerfen. Da aber dieser Widerstand, wie wir bereits bemerkt haben, nach drei Jahren aufhörte, und zu keiner Entscheidung führte, so sind diese Fragen, wie manche damit verknüpfte, in statu quo verblieben. Die Vereinigten Staaten waren auf einer sehr breiten Grundlage bei dem Princip stehen geblieben, daß die Neutralen, in Folge des Völkerrechts, ein natürliches Recht besäßen, kriegführenden Mächten Vorräthe aller Art zuzuführen, mit der einzigen Ausnahme der Gegenstände, die als Contraband angesehen werden müßten und des Zutritts zu einem blockirten Hafen. Eine Reihe von Erkenntnissen des Oberrichters des Englischen Admiralitäts-Gerichts, Sir William Scott (später Lord Stowell) gingen dahin, alles Eigenthum, das nach einem feindlichen Lande bestimmt ist, als das Eigenthum des Feindes zu betrachten, und dasselbe als solches der Nehmung und Condemnation zu unterwerfen. Ueber das Recht einer der kriegführenden Mächte, das Eigenthum ihres Feindes auf hoher See anzuhalten, zu nehmen und zu condemniren, kann kein Zweifel herrschen. Aber aus der oben gegebenen Auffassung der Englischen Gerichte der Neutralitätsfrage, entwickelte sich eine andere, deren Ausdehnung, so wie sie Englischer Seits verstanden wurde, in den Vereinigten Staaten keinen geringeren Widerstand als die erste fand. Es war diese: Ist neutrales, aus neutralem Hafen, nach einem kriegführenden Staate verschiffetes Eigenthum, um dort nach Ankunft, und in Gemäßheit eines ad hoc geschlossenen Contractes, abgeliefert, um der Regierung oder ihrer Unterthanen Eigenthum zu werden, schwimmend als neutrales oder als das Eigenthum des kriegführenden Staates zu betrachten, wenn es auf seiner Fahrt — in transitu — genommen wird? Der folgende Rechtsfall wird die ganze Sachlage vollkommen erklären.

Im Jahr 1818, als Spanien offenen Krieg gegen seine in Empörung begriffenen Süd-Amerikanischen Colonien führte, ward auf eine Ladung Mehl und Pökelfleisch, als Amerikanisches Eigenthum garantirt (warranted american property), Versicherung von New-York nach Havana genommen, mit Erlaubniß, falls der Versicherte es wünschen sollte, weiter nach Laguayra und Porto Cabello, oder in

gend einen der letztgenannten beiden Häfen zu gehen. Der Versicherte in New-York war mit einem Dänischen, auf der Insel St. Thomas wohnhaften Unterthan, Namens Levy, übereingekommen, die Ladung in irgend einem der drei genannten Häfen, mit Zuschlag von fünf Procent mehr als Faktur-Werth, Kosten und Fracht abzuliefern und mit der Bedingung, daß das Eigenthumsrecht derselben ihm bis zur vollendeten Ablieferung verbliebe. Levy hatte diesen Handel abgeschlossen, um die Spanische Regierung mit Vorräthen zu versorgen, dem Versicherten aber war der Zweck seines Contractes mit ihm, vollkommen unbekannt geblieben. Das Schiff ging ab nach Havana, wo die Ladung dem Conossement zufolge, an das bekannte Haus Hernandez und Chauviteau consignirt war, und zwar mit dem Auftrag, abseiten Levy's, sie dort für seine Rechnung zu verkaufen, wenn aber dasselbe es angemessener für sein Interesse halten sollte, das Schiff weiter nach einem über dem Winde liegenden Hafen zu senden, so könnte es sich als dazu bevollmächtigt ansehen, nur müßte bei der Weiterversendung angezeigt werden, daß sie auf Empfehlung ihres gemeinschaftlichen Freundes Levy geschähe. Der Capitain ward beordert, sich an Hernandez und Chauviteau in Havana zu addressiren, welche die Ladung in Empfang nehmen, oder, wenn sie es für besser hielten, ihn beauftragen würden nach irgend einem andern Hafen über dem Winde zu segeln. Den Instructionen des Versicherten zufolge, sollte man sich im Abladungshafen nach irgend einer Fracht nach Europa oder den Vereinigten Staaten umsehen, und wenn keine zu haben wäre, so sollte der Schiffer eine Ladung auf seine (des Rheders) Rechnung einnehmen, zu welchem Behuf Veranstaltungen getroffen waren, seine Wechsel für den Betrag derselben anbringen zu können, woraus es sich denn klar genug ergab, daß man nicht auf das Product der versicherten Ladung gerechnet hatte. Auf Ankunft des Schiffes in Havana, fügten Hernandez und Chauviteau dem Conossemente nach dem Worte: „Havana", als seinem Bestimmungshafen, die Worte: „oder einem andern Markte" hinzu, und indossirten dasselbe an Gerardo Patriello in Laguayra, wobei sie ihm mit dem Schiffe selbst anzeigten, daß sie es nach der Spanischen Terra firma sendeten, in der Absicht „einen besseren Markt zu treffen." Das Schiff ward auf seiner Reise von einem Venezuelanischen Kaper genommen, nach Margarita gebracht, und dort als Spanisches Eigenthum condemnirt, da das dortige Admiralitäts-Gericht der Ansicht war, daß es diesen Character in Havana angenommen hätte. Nach

erfolgter Kenntnißnahme aller dieſer Thatſachen, ſprach ſich der Oberrichter Spencer folgendermaßen aus: „Mittelſt Contract hatte der „Verſicherte ſich verpflichtet, die Ladung in einem der genannten Häfen „abzuliefern. Die Wahl des Hafens, in welchem Levy dieſelbe in „Empfang nehmen würde, war ihm vorbehalten. Sie konnte in Ha„vana ſelbſt gemacht werden, und ſo haben es auch die beiden Con„trahenten verſtanden. Die Police ſpricht in demſelben Tone. Die „Gefahr bis zur Ablieferung ruht auf dem Verkäufer, und der Kauf „bleibt unvollendet, wenn die Ladung nicht in einem von dem Käufer „nach Belieben zu beſtimmenden Hafen, abgeliefert wird. Bis nicht „der Verſicherte ſeinen Theil des Contractes durch die Ablieferung der „Ladung in einem von dem Käufer zu wählenden Hafen erfüllt hat, „beſitzt Levy durchaus kein Eigenthumsrecht an derſelben, der Ver„ſicherte könnte keine Zahlung fordern, und ſie mußte folglich ſein „Eigenthum bleiben. Nichts, das einer Annahme der Ladung in „Havana ähnlich ſähe, leuchtet aus dieſen Facta's hervor; im Gegen„theil, es ergiebt ſich nur dies, daß man Havana, als Ausladungs„hafen, zu wählen nicht für gut fand.“ Auf der anderen Seite ward behauptet, daß das, was Hernandez und Chauviteau in der Sache gethan hätten, einer Annahme vollkommen gleich zu achten wäre. Der Richter aber bemerkte, daß die ganze Sachlage einer näheren Analyſe offen ſtünde. „Hernandez und Chauviteau,“ — ſagte er — „waren auch die Agenten des Verſicherten für den Fall, daß ſie die „Ladung für Rechnung Levy's in Havana zu empfangen nicht für „gut fänden, und in ihrer Eigenſchaft als ſolche, hätten ſie auch ein „Recht gehabt, ſobald ſie die Ladung als Agenten und für Rechnung „Levy's in Havana nicht empfangen wollten, das Conoſſement mit „der Einwilligung des Capitains, auf die geſchehene Weiſe zu ändern, „ohne den Rechten irgend einer Partei etwas zu vergeben. Man hat „uns die Erkenntniſſe Sir William Scott's vor Augen gehalten „und zu beweiſen verſucht, daß alles nach einem feindlichen Hafen „gehende Eigenthum als feindliches anzuſehen, und die Nehmung des„ſelben rechtmäßig ſei; wir müſſen aber in allen dieſen Erkenntniſſen „viel eher das Reſultat einer politiſchen Combination und nur Be„weiſe des Entſchluſſes des Britiſchen Cabinets, jeden Handel mit dem „Feinde zu ſtören, als die Regeln des Völkerrechts darin erkennen „u. ſ. w.“ Das Gericht entſchied demnach zu Gunſten des Klägers: daß der Garantie vollkommen Genüge geleiſtet worden ſei. Als von dieſem Urtheilsſpruch an das Ober-Gericht appellirt ward, erhielt es

dort seine Bestätigung (siehe den Fall von New-York Fire Ins. Co. v. De Wolf, 2 Cowen 56), wobei drei der Richter in der Minorität blieben.

Ganz im Widerspruche mit diesen in New-York gegebenen Erkenntnissen, hatte das Britische Oberhaus (House of Lords) in einem ähnlichen Falle entschieden, daß alles nach einem kriegführenden Lande gehende Eigenthum, um dort, sobald es käme, das Eigenthum der kriegführenden Macht zu werden, als feindliches Eigenthum angesehen werden müsse, woferne der Contract nicht in Friedenszeiten und ohne Voraussicht eines Krieges gemacht worden ist. Dies fand im Jahr 1795 statt, und es war auf die Autorität dieses Beispiels, daß Sir William Scott die Entscheidung gab, daß Waaren, welche in Vigo von einem Amerikanischen Kaufmann an die Spanische Regierung mit der Bedingung verkauft waren, sie in Sevilla abzuliefern, um dort nach erfolgter Ablieferung bezahlt zu werden, und des Verkäufers Eigenthum zu bleiben, bis die Ablieferung erfolgt wäre, ipso facto Spanisches Eigenthum würden. Jedoch, bemerkt Phillips (Vol. 1 p. 375), hat dasselbe Gericht (das Admiralitäts-Gericht) mehr als einmal erkannt, daß Waaren, die man contractmäßig an einem Unterthan einer kriegführenden Macht verkauft hätte, um in einem neutralen Lande ausgeliefert zu werden, bis vollendeter, contractmäßiger Ablieferung, den Character feindlichen Eigenthums nicht ablegen könnten. Dies heiße mit anderen Worten, das Princip der oben in New-York abgegebenen Urtheile anerkennen; denn wenn Waaren eines kriegführenden Staates auf neutralem Boden abgeliefert werden, und, bis zur erfolgten Ablieferung als feindliches Eigenthum zu betrachten sind, so müßte e converso neutrales Gut, welches unter ähnlichen Bedingungen in feindlichem Lande abgeliefert werden soll, fortfahren neutrales Gut zu bleiben, bis die Ablieferung erfolgt sei.

Die Richtigkeit der ganzen Auffassung dieser Frage Amerikanischer Seits dürfte nicht leicht in Abrede zu stellen sein. Dennoch ist man auf Englischer Seite fest bei der Regel stehen geblieben, daß neutrales Eigenthum in transitu nach einem kriegführenden Staate, um unter der ihm gegebenen Bestimmung dort in Gemäßheit eines Contractes, der nicht in Friedenszeiten geschlossen wäre, abgeliefert und feindlich zu werden, schwimmend als feindliches betrachtet werden muß, wenn auch, wie in dem erwähnten Falle, es ausdrücklich stipulirt wäre, daß es zur Zeit der Ablieferung, für des Absenders, folglich für neutrale Rechnung, bleiben müßte. Die Englischen Gerichte qualifiziren dergleichen

Contracte als betrügliche (fraudulent) und es läßt ſich nicht leugnen, daß wenn ſie nicht bona fide gemacht würden, ſie allerdings als Deckmantel für feindliches Eigenthum gemißbraucht werden könnten, da man bei dem Uebergange von einem feindlichen nach einem neutralen Lande, oder umgekehrt, die Gefahr der Nehmung wechſelweiſe dem Abſender oder dem Empfänger auferlegen würde, je nachdem der eine oder der andere einen neutralen Character rechtfertigen könnte. Obgleich nicht ganz im Einklang mit dem oben aufgeſtellten Princip, ſagt die Engliſche Regel dies, daß wenn in Folge eines unter offenen Kriegszuſtänden geſchloſſenen Contractes, neutrales Gut mit einer feindlichen Beſtimmung, oder feindliches Gut mit einer neutralen Beſtimmung verſchifft würde, beides in Gemäßheit der Engliſchen Auslegung des Völkerrechts, der Gefahr feindlicher Nehmung nicht würde entgehen und keines von beiden auf den Schutz der Neutralität Anſpruch machen können.

Hieran knüpft ſich noch eine andere Regel. Es reicht nicht hin, daß das als neutral garantirte Eigenthum ſich wirklich als ſolches bewähre, ſondern wenn es aus Colonial-Waaren beſteht, ſo muß es entweder neutralen Urſprungs oder, zuletzt, ſeiner Beſtimmung entgegen, aus einem neutralen Hafen verſchifft worden ſein. Producte der Colonien einer kriegführenden Macht, wenn auch neutrales Eigenthum, ſind bei einer directen Verſchiffung von der Colonie nach dem Mutterlande, in Kriegszeiten der Nehmung immer ausgeſetzt (ſiehe the Phoenix, 5 Rob. Red. 20); und dieſe Gefahr laufen dieſelben ebenfalls, wenn ſie von einem neutralen Verſchiffer, in der Vorausſicht eines Krieges, zu dem Gegenſtande eines Contractes gemacht würden (ſiehe The Rendsberg, 4 Rob. Rep. 121); wenn aber in einem ſolchen Falle derartige Producte vor einer Kriegs-Erklärung abgeliefert würden, ſo blieben ſie neutral. (Siehe The Vrow Anna Catherina, 5 Rob, Rep. 161.) Wenn jedoch dieſe Producte neutrales Eigenthum wären, und von einer feindlichen Colonie nach einem neutralen Lande ausgeführt wurden, ſo bleiben ſie neutral, nicht allein während ihrer Ausfuhr nach dem neutralen Lande, ſondern auch bei ihrer Wiederausfuhr nach den Häfen einer kriegführenden Macht. Hier in einem ſolchen Falle iſt die große Frage immer, ob die Einfuhr in ein neutrales Land bona fide ſtattgefunden hat, oder ob die ganze Ausfuhr von der Colonie bis nach dem Mutterlande in ununterbrochener Reiſe ſtattgefunden habe. (Siehe Berens v^s Rücker, 1 W. Bl. 213.) Wenn derartige Producte in neutrale Häfen einge-

führt, und dort, unmittelbar nach ihrer Ankunft, an Bord eines anderen Schiffes gebracht werden, ohne den Boden des neutralen Landes berührt zu haben, so ist dies, in der Abwesenheit eines besonderen Beweises ihres feindlichen Ursprunges hinreichend, um der gegebenen Garantie in Hinsicht ihrer neutralen Eigenschaft vollkommen zu entsprechen.

Das Löschen von Colonial-Producten, und die Zahlung der bezüglichen Zölle in einem neutralen Zwischenhafen, vor ihrer Wiederverschiffung von dort nach dem Mutterlande, wurden von jeher von Lord Stowell als hinreichend angesehen, um den Zusammenhang der Reise von der Colonie nach dem Mutterlande zu brechen und dem Geschäft einen gesetzlichen Character zu verleihen; aber das bloße Angehen eines solchen neutralen Hafens, zum ausschließlichen Behuf der Zahlung nominaler Zollgebühren, hat diese Wirkung nicht. (Siehe The Polly, 2 Rob. Rep. 361 und The Essex, 5 Rob. Rep. 365.)

Alle Neutralitätsfragen können nur nach dem allgemeinem Völkerrechte entschieden werden, dies aber steht allen Aenderungen und Modificationen offen, welche, in Folge beiderseitiger Uebereinkunft zwischen dem Staate, dem das Schiff angehört und anderen Mächten darin eingeführt werden dürften. Eigenmächtige und willkührliche Verfügungen einer Macht werden aber immer einseitige Maßregeln bleiben, so lange ihnen die Zustimmung der anderen entgeht, und können folglich Niemand binden. Wo die Flagge des Schiffes als neutral garantirt worden ist, da besitzt der neutrale Schiffs-Rheder durchaus keine Verbindlichkeit, sich alle jene Documente und Schiffspapiere zu verschaffen, worauf kriegführende Mächte, in Folge ihrer eigenen Privat-Verordnungen, ohne internationale Tractate zur Stütze zu haben, zu bestehen für gut finden möchten. Die verbürgte Neutralität einer Flagge wird dadurch im mindesten nicht verletzt, daß dem Schiffe dergleichen willkührlich vorgeschriebene Schiffs-Documente fehlen. Worüber indessen alle Nationen mit einander einverstanden sind, das ist, folgende von dem Völkerrechte vorgeschriebene Schiffspapiere und Dinge, als nothwendige und zweckmäßige Erfordernisse eines unter neutraler Flagge segelnden Schiffes anzuerkennen.

Erstlich: die Flagge selbst. Der nationale Character des Schiffes wird durch die Flagge bestimmt und ein neutrales Schiff darf unter keiner anderen als der seiner Nation angehörigen segeln. Die Flagge als Beweis der Neutralität gilt nur für das Schiff.

Zweitens: der See-Paß oder See-Brief, das heißt ein

Attest der Regierung, welches das Recht des Schiffes zu der vorhabenden Reise bezeugt, und wodurch dasselbe als unter ihrem Schutz fahrend, erklärt wird. In diesen Pässen herrscht einige Verschiedenheit, aber die gewöhnlichsten enthalten den Namen und Wohnort des Capitains, den Namen und die Bezeichnung, Eigenthumsrecht, Beschreibung, Tonnengehalt und Bestimmung des Schiffs; die besondere Eigenschaft und Größe der Ladung; den Ort woher es kommt u. s. w.

Drittens: das Register oder Certificat des Registers, welches den Eigenthümer des Schiffes und den Hafen, dem es angehört, bezeichnet und bezeugt.

Viertens: der Kaufbrief. Dieser ist wichtig als Beweis der Neutralität, wenn das Schiff etwa in Feindes Land gebaut, gekapert und durch Kauf aus Kaper's Händen, neutrales Eigenthum geworden wäre.

Fünftens: die Musterrolle, oder „rôle d'Equipage" — wichtig als Beweis der Nationalität, da sie nicht allein den Namen und das Alter eines jeden Mitgliedes der Schiffsmannschaft giebt, sondern auch seinen Geburtsort nennt.

Sechstens: die Charterpartie, unter welchen es befrachtet worden, wenn dieser Fall eingetreten wäre;

Siebentes: das Schiffs-Journal;

Achtens: der Gesundheits-Paß (bill of health), sind kluter Documente, welche mehr oder weniger zur Vollständigkeit des Beweises der Neutralität des Schiffes beitragen können, zumal in schwierigen Zeiten. In Betreff des neutralen Characters der Ladung sind

Neuntens: Facturen, Conossemente und Ursprungs-Atteste (certificats d'Origine) unentbehrliche Documente, besonders wurden die letzteren während der Dauer der Kriegsjahre zu Anfang dieses Jahrhunderts als nothwendig erachtet, um den Beweis zu führen, daß die Güter einem gesetzmäßigen Waaren-Transporte angehörten.

Die Beweisführung der Neutralität kann durch einzelne Lücken in den genannten Schiffs-Papieren nur gestört, aber nicht vereitelt werden, denn wo die Natur der Sache es unbedingt erheischt, da können sie, wenn auch nicht immer ohne Aufenthalt, doch leicht ergänzt werden; aber um diesen zu vermeiden, müßte auf die wünschenswerthe Vollzähligkeit derselben, immer gesehen werden.

Ein Schiff kann die Integrität seines Characters als neutrales nur dann unangefochten erhalten, wenn es keine der Regeln verletzt,

denen es in dieſer Eigenſchaft unterworfen bleibt. Wenn es ſich daher in irgend einen Handel einläßt, oder überhaupt zu irgend Etwas hergiebt, daß nach den allgemeinen Regeln des Krieges, daſſelbe der Gefahr feindlicher Nehmung ausſetzt, ſo verſcherzt es dieſen Character und ſeine Neutralität iſt zu Ende. Der Gebrauch ſimulirter Schiffs-Papiere, die Unterdrückung anderer, ein gewalſamer Widerſtand gegen das Recht der Unterſuchung, ein Blockade-Bruch gehören alle zu den bedeutendſten Pflicht-Verletzungen, deren ſich daſſelbe ſchuldig machen kann. Ob und in wie fern ſeine Theilnahme an dem privilegirten Colonial- oder Küſtenhandel des Feindes, den ſich derſelbe in Friedenszeiten ausſchließlich ſelbſt vorzubehalten pflegt, zu dieſen Neutralitäts-Brüchen gezählt zu werden verdient, hat in den Vereinigten Staaten und auch anderswo, eine große Meinungs-Verſchiedenheit zwiſchen den Anſichten des Auslandes, und den in Großbritannien als feſte Regel angenommenen Grundſätzen erzeugt. Dieſe iſt ganz und gar Britiſchen Urſprungs, hat ſich nie ohne bedeutenden Widerſpruch aller Seits, insbeſondere aber abſeiten der Vereinigten Staaten, Geltung verſchaffen können, und wird gewöhnlich die Regel von 1756 genannt, wo ſie zuerſt in dem Falle von Berens v. Rucker, 1 W. Bl. 314 in Anwendung kam. Sie bedingt, daß kein Schiff und keine Ladung ihren neutralen Character feſthalten und der Gefahr feindlicher Nehmung ausweichen kann, wenn ſie ſich mit irgend einem Zweige des Colonials- oder Küſtenhandels des Feindes befaſſen, der in Friedenszeiten dem Fremden nicht zugänglich, ſondern durch die Grundrechte des Staates nur ſeinen Eingeborenen ausſchließlich vorbehalten iſt. Das gegen Neutrale gerichtete Verbot eines ſolchen Handels beruht auf folgenden zwei Gründen:

Erſtlich, daß wenn der Colonial- und Küſtenhandel, den die übliche Handels-Politik einer Nation nur ihren eigenen Unterthanen und Schiffen geſtattet, in Kriegszeiten auch Neutralen geöffnet wird, ſo läßt ſich dies nur dem Drucke der feindlichen Seemacht zuſchreiben, und der Nothwendigkeit, ſich davon zu befreien. Der Neutrale alſo, der ſich unter ſolchen Umſtänden dazu hergiebt, den Kriegführenden aus der Lage zu ziehen, wozu ihn die Waffenmacht ſeines Feindes reduzirt hat, verſchafft ihm die Mittel wieder, um die ihn die Waffen ſeines Gegners gebracht haben, und beraubt dieſen Gegner des Vortheils, den er ſeinem Kriegsglück verdankte. Dies darf der Kriegführende anderer Seits eine Abweichung von ſtrenger Neutralität, und eine ihm nachtheilige Einmiſchung in den Krieg nennen.

Zweitens, wo ein gewisser Handel gesetzlich nicht offen steht, da identifizirt sich der Neutrale, der sich mit einem Handel abgiebt, den der Feind nur seinen eigenen Schiffen erlaubt, offenbar mit diesem Feinde und theilt seinen Character.

Die Meinungsverschiedenheit über die Rechtmäßigkeit der gedachten Regel vom Jahre 1756, welche nie beseitigt worden ist und nur zeitweilig schwieg, trat im Jahre 1793, beim Ausbruch des Krieges zwischen England und Frankreich, endlich im Jahre 1803, bei dessen Wieder-Erneuerung, in sehr schroffer Gestalt hervor. Der oft erwähnte Präses des Englischen Admiralitäts-Gerichts, Sir William Scott, erklärte die Regel wiederholt als vollkommen im Einklang mit natürlicher Gerechtigkeit und der allgemein gangbaren Jurisprudenz der Nationen, dagegen die Regierung der Vereinigten Staaten, in ihrem diplomatischem Verkehr mit anderen Nationen und besonders mit Großbritannien, darin nichts sehen wollte, als den Versuch ein neues Princip des Völkerrechts, „und eines einzuführen, welches manche an„dere Principien von großer Wichtigkeit, die bisher unter allen Na„tionen für heilig gegolten hatten," umstoßen würde. Man bestand in den Vereinigten Staaten darauf, daß eine jede unabhängige Macht, in Friedenszeiten das Recht besäße, mit irgend einer anderen Macht Tractate wegen seines Colonial- und überhaupt eines jeden sonstigen Handels, alt oder neu, zu schließen, sobald derselbe an sich selbst nicht illegal und nicht in einer Verletzung der Neutralität bestünde. Ein Staat, ward behauptet, hätte nichts mit den Gründen gemein, welche einen andern veranlassen könnten einer fremden Nation seine Häfen zu öffnen. Um in solch' einem Handel einen Bruch der Neutralität sehen zu wollen, müßte er directen Einfluß auf die feindlichen Maßregeln der kriegführenden Nationen besitzen, wie das bei einem Handel mit Kriegs-Contrebande der Fall sein würde. (Siehe Kent's Comment. Vol. 1 p. 83.) Das Princip, welches dieser Regel zum Grunde liegt, scheint demnach nicht unerschütterlich fest begründet worden zu sein.

Als im Monat December des Jahres 1814 der Friedensschluß zu Gent stattfand, war nirgends etwas gewonnen oder verloren, und von Concessionen keine Rede. Beide Nationen, Großbritannien und die Vereinigten Staaten, beharrten bei ihren respectiven Ansichten. Jedoch — wie wir schon bemerkt haben — wenn in Folge eines künftigen Seekrieges, mit größerer oder geringerer Theilnahme der genannten beiden Staaten die Fragen, die den Apfel der Zwietracht

bildeten, je wieder hervorgerufen werden sollten, so läßt es sich kaum bezweifeln, daß das gebieterische Dictum: „Britannia rules the waves“ Hemmungen in seiner Wirkung erfahren und vor der Stimme gleichberechtigter Völker bisweilen zurückzutreten haben dürfte. Wir können aber auch nicht unberührt lassen, daß bei dem hartnäckigen Widerstande der Vereinigten Staaten, gegen die Regel von 1756 und den vielfältig daraus entstandenen Prozessen, der Kanzler Kent sich nicht ohne Ausnahme den Gerichten seines Vaterlandes angeschmiegt, und selbst die Bemerkung hat fallen lassen, daß wenn die Vereinigten Staaten selbst einmal in einen Seekrieg mit einem Feinde verwickelt werden sollten, der seinen ganzen Colonial- und Küstenhandel in die Hände unternehmender Neutralen zu werfen für gut fände, sie wahrscheinlich die Argumente der Juristen des Auslandes, zu Gunsten der Gerechtigkeit und Billigkeit der erwähnten Englischen Regel, viel tiefer wie bisher empfinden dürften. (Siehe Kent's Comment. Vol. I pp. 84 und 85 ed. von 1844.)

Ein neutrales Schiff, das ohne ausdrückliche Einwilligung seines Versicherers simulirte Schiffs-Papiere an Bord führt, setzt sich der Nehmung und Condemnation aus und seinen neutralen Character dadurch auf das Spiel. Dies ist anerkannte Regel, und sie gilt selbst in dem Falle, wo es unmöglich sein würde, den betreffenden Handel auf eine andere Weise zu treiben und auszuführen. — In den Vereinigten Staaten ward die garantirte Neutralität eines Schiffes als verletzt angesehen, weil es sich ergab, daß es mit verdächtigen Papieren versehen gewesen. Dies fand im Jahre 1806 bei einer Versicherung von Baltimore nach Bordeaux statt, wo das Eigenthum als neutrales angegeben war. Es wurden am Bord, in einem Fäßchen versteckt, einige Papiere gefunden, nebst einem, mit sympathetischer Dinte geschriebenem Briefe, worin auf jene Papiere angespielt war, und diese letzteren waren der Art, daß etwas Geheimnißvolles der Verschiffung zum Grunde zu liegen schien und Zweifel über die Nationalität des Schiffes nicht zu vermeiden waren. Obgleich es sich aus den Erklärungen des Versicherten klar genug herausstellte, daß sie keineswegs der garantirten Neutralität des Schiffes im Wege standen, erklärte das Gericht dennoch, daß der erwähnte Umstand als ein Neutralitäts-Bruch angesehen werden müßte. (Siehe Carrere v. Union Ins. Co. 3, Harris & Johnson 324.)

Wo die Police den Gebrauch simulirter Papiere erlaubt, da kann es nicht als Neutralitäts-Bruch angesehen werden, wenn das Schiff

sich damit versieht. Und der Amerikanische Oberrichter Marshall erklärte in dem Rechtsfalle von Bell v^s Broomfield, (siehe 15 East, 864) daß wenn die Versicherer wüßten, oder wissen müßten, daß nach Handelsgebrauch zweierlei Papiere mitgenommen würden um das versicherte Eigenthum zu schützen, so läge in der bloßen Kenntniß dieses Umstandes schon der offenbare Beweis, daß sie diesen Gebrauch adoptirt hätten, und dann wäre die besondere Geltung dieser Schiffs-Papiere, welche nach Maßgabe der Umstände, dem Eigenthum den größten Nutzen verleihen könnte, gerade die, welche der Capitain vorzuweisen haben würde, wenn über dessen nationalen Character etwa eine Frage entstände.

Jeder Versuch eines Capitains, Waaren die dem Unterthan einer kriegführenden Macht zugehören, als neutrale passiren zu machen, beraubt den Rest der Ladung ihres Schutzes als neutrales Eigenthum. Zur Zeit des letzten Krieges zwischen Spanien und England, nahm ein Schiffscapitain Spanisches Eigenthum am Bord seines in Havana liegenden Schiffes, und gab demselben die Maske und den Namen neutralen Eigenthums. Alle die, welche den Rest der Ladung verschifft und dasselbe als neutrales Eigenthum garantirt hatten, verloren durch dieses eigenmächtige Verfahren des Capitains, den Vortheil ihrer Versicherungen. Das Gericht erklärte: „Nach dem Völkerrechte war „das ganze Eigenthum der Versicherten am Bord des Schiffes der „Condemnation ausgesetzt, wenn ihr General-Agent eine der kriegführenden Mächte hinter das Licht zu führen versucht habe, indem er „das, was Eigenthum des Feindes war, als neutrales angegeben „hätte." Wären die gedachten Waaren als Spanisches Eigenthum an Bord genommen, facturirt und dokumentirt worden, so hätte hier von keinem Neutralitätsbruch in Betreff der übrigen die Rede sein können. (Siehe Phoenix Ins. Comp. v^s Pratt, 2 Binn. 303.) Die Unterdrückung gewisser, zum Beweise des neutralen Characters erforderlichen Papiere, rechtfertigt immer feindlichen Arrest, und das Absenden von Schiff und Ladung nach einem Hafen, Behufs weiterer Untersuchung; und diesem Grunde entnahm auch der obgedachte Richter Marshall die Regel: „daß eine Verheimlichung der Schiffs-Papiere „als ein Neutralitätsbruch angesehen werden müsse." (Siehe in Phillips, Vol. 1 p. 382 den Fall von Livingston v^s Maryl. Ins. Compt. 7 Cranch 536.)

Der Verdacht, daß Schiff und Gut feindliches Eigenthum sein könnten, wird durch die Zerstörung der Schiffs-Papiere unfehlbar

verstärkt; jedoch in England nicht in dem Grade, daß daraus eine absolute Präsumtion juris und de jure abzuleiten wäre, die allen ferneren Beweis unnöthig machen könnte. Daher bemerkte einst Lord Mansfield, daß, obgleich das Ueberbordwerfen der Schiffs-Papiere, der Voraussetzung des feindlichen Characters des Eigenthums eine starke Hülfe verleihe, so hätte er doch in dem Gesammtlaufe seiner Erfahrung nie von einer Condemnation gehört, die allein auf diesem Grunde beruht hätte. (Siehe Bernardi v^s Motteux, Dougl. Rep. 581.) Auch in den Vereinigten Staaten gilt dieselbe Regel. (Siehe in 2 Wheat. Rep. p. 227, den Rechtsfall des Schiffes Pizzaro.)

Das Völkerrecht hat allgemein die Regel geheiligt, daß in Kriegszeiten feindliches Eigenthum unter neutraler Flagge, der Nehmung und Condemnation ausgesetzt sei. Aber dadurch verliert weder das Schiff selbst, in welches dasselbe geladen worden, noch der Rest der Ladung, die anderen Eigenthümern gehören und separat versichert sein mag, sein Neutralitäts-Recht. So ist auch neutrales Gut am Bord feindlicher Schiffe, der Confiscation nicht ausgesetzt, und zwar aus demselben, obenangeführten Grunde nicht, nämlich, daß Krieg allerdings das Recht verleiht, des Feindes Gut zu nehmen, aber nicht das Eigenthum eines Freundes oder Alliirten. Deswegen würde keine Police dadurch ihre Gültigkeit verlieren, daß Güter, die man „für neutrales Eigenthum“ angegeben hätte, an Bord eines feindlichen Schiffes verladen wurden, wenn dies feindliche Schiff ein gewöhnliches Kauffahrtei-Schiff wäre; wären sie an Bord eines bewaffneten feindlichen Schiffes gebracht worden, so würden sie als feindliches Gut angesehen werden, weil dies die Absicht an den Tag legen würde, dem Rechte der Untersuchung widerstehen zu wollen. Aehnliche Folgen würde es haben, wenn das Schiff, an dessen Bord diese Güter verladen würden, seines neutralen Characters ungeachtet unter Convoy oder in Gesellschaft einer bewaffneten kriegführenden Macht, oder in Folge einer von derselben verliehenen Licenz segeln wollte; — dies würde offenbar einer Neutralitäts-Verletzung gleich kommen.

In den Vereinigten Staaten ist es entschieden worden, daß eine Ladung ihren neutralen Character nicht dadurch verlustig gehen kann, wenn sie mit einem Schiffe versandt würde, welches auf seiner vorangegangenen Reise des Schutzes einer kriegführenden Macht genossen hätte. (Siehe Phillips, Vol. I p. 392, den Fall von Kemble v^s Rhinelander, 3 Johns. Cases 130.)

Es wurde längere Zeit keineswegs als allgemeiner Grundsatz

des Völkerrechtes anerkannt, daß neutrale Schiffe sich der Untersuchung oder Visitation der Kriegführenden unterwerfen müßten, und daß es einem Neutralitätsbruche gleich zu achten wäre, wenn sie sich einer solchen Visitation entzögen oder widersetzten. Selbst in England, wo dieser Grundsatz als feste, unwandelbare Regel des Völkerrechtes von dem dortigen Admiralitäts-Gericht eingeführt worden ist, hatte man lange vorher einem entgegengesetzten Princip gehuldigt; und in dem von Park (S. 169 der 8 Ausgabe seines Werkes) erzählten Rechtsfalle Salucci vs Johnson, erklärte das Gericht der „King's Bench“ einstimmig: „daß ein neutrales Schiff nicht verbunden sei, „sich der Untersuchung zu unterwerfen; indem Durchsuch„ung mehr eine Machtübung als ein zustehendes Recht ist; „welcher jeder, der dazu fähig ist, immer widerstehen darf. „Der Durchsuchende, welcher auf seine Gefahr handelt, bezahlt immer „die Kosten, wenn er nichts findet was seine Handlung rechtfertigt, „u. s. w.“

Den ersten offenen Widerstand gegen das angemaßte Recht der Durchsuchung machte die Kaiserin Catharina II von Rußland, als sie im Jahre 1780 in Verbindung mit Dänemark, Schweden und einigen anderen kleineren Staaten, die sogenannte „bewaffnete Neutrali„tät“ einführte, die es sich zur Aufgabe gestellt hatte, das Princip: freies Schiff macht freies Gut, zu verfechten, und in Folge dessen eine neutrale Flagge als hinlänglich zu betrachten, um alles unter derselben schwimmende Gut zu schützen und das Recht der Untersuchung auszuschließen.

Großbritannien, welches hierin einen Versuch sah, gewaltsamerweise einen neuen See-Codex einzuführen, und dem Rechte der Nehmung auf hoher See ein Ende zu machen, widersetzte sich demselben mit großer Hartnäckigkeit, als aber während der Seekriege der Französischen Revolution, die bewaffnete Neutralität unter dem Namen der Baltischen Conföderation wieder auftrat, war England's Widerstand so schnell, kraftvoll und ausdauernd, daß man dem Versuch zuletzt entsagte, und daß Rußland selbst, die Spitze des neuen Bundes, das Recht der Kriegführenden zur Durchsuchung, im vollsten Maße anerkannte. Denn in dem zwischen England und Rußland am 17 Juni 1801 geschlossenen Vertrag, stand das letztere das Recht der Durchsuchung selbst in dem Falle zu, wo Kauffahrteischiffe unter dem Schutze einer Convoy segeln würden. Jeder Widerstand gegen die Ausübung dieses Rechtes setzt das Schiff, das sich dessen schuldig

macht, der Confiscation aus. Der Oberrichter des Englischen Admiralitäts-Gerichts, Lord Stowell, hat in dem, in den Annalen der Englischen maritimen Jurisprudenz so berühmten Rechtsfall des Schiffes Maria, (siehe 1 Rob. Rep. 287) die beste Auseinandersetzung der Lehre des Durchsuchungs-Recht, in den folgenden Worten gegeben, welche über die Auffassung der Frage im Englischen Sinn, keinen Zweifel lassen. Es wird dadurch festgestellt:

1) daß das Recht, Kauffahrteischiffe auf hoher See zu untersuchen und durch zu suchen (visiting and searching), welcher Art diese Schiffe, ihre Ladungen und ihre Bestimmungshäfen auch immer sein mögen, ein unumstößliches Recht der gesetzlich privilligirten Kaper einer kriegführenden Macht ist;

2) daß die Autorität des Landesherrn eines kriegführenden Staates, welcher mittelst Ausübung bloßer Gewalt dazwischen treten möchte, die Rechte der gesetzlich authorisirten Kaper einer andern kriegführenden Macht, auf keine gesetzmäßige Weise ändern kann;

3) daß die Strafe für die gewaltsame Unterbrechung dieses Rechtes in der Confiscation alles Eigenthumes besteht, daß man auf diese Weise einer Untersuchung und Durchsuchung entzogen hat. Es war im Einklang mit diesen Grundsätzen, daß Lord Stowell in dem gedachten Rechtsfalle die Condemnation einer ganzen Flotte Schwedischer Schiffe aussprach, welche unter Convoy eines Schwedischen Kriegsschiffes segelte, dem man die Instructionen gegeben hatte, sich mit Gewalt der Ausübung des Rechtes der Durchsuchung zu widersetzen, das gesetzmäßige privillegirte Britische Kreuzer versuchen möchten. Der Widerstand des Kriegsschiffes dem die Convoy anvertraut war, ward von Lord Stowell als Widerstand der ganzen Flotte angesehen, und dieser Widerstand war genug, um dieselbe der Confiscation Preis zu geben. Schon die bloße Thatsache des Segelns unter dem Schutze einer neutralen oder feindlichen Convoy, wird als ein Neutralitätsbruch betrachtet; denn diesem Schritt kann nichts anderes zum Grunde liegen, als die Absicht, der Nothwendigkeit der Untersuchung auszuweichen. In dem, zwischen England und Rußland im Jahre 1801 abgeschlossenen Vertrag, verstand sich die letztere Macht dazu, das Durchsuchungsrecht der kriegführenden Macht selbst in dem Falle anzuerkennen, wo das Schiff unter Convoy eines Kriegsschiffes segeln würde, wenn es von einem gehörig dazu authorisirten Kriegsschiffe irgend einer Macht ausgeübt werden sollte; aber in dem Handelstraktat zwischen den Vereinigten Staaten und der Republik Chili, der in

1862 geschlossen wurde, kam man überein, daß das Recht der Untersuchung und Durchsuchung nicht auf Schiffe angewandt werden sollte, die unter dem Schutze einer Convoy segeln möchten. Eine ähnliche Uebereinkunft fand in dem, zwischen den Vereinigten Staaten und der Peruanisch-Boliwianischen Conföderation im Jahre 1838 abgeschlossenen Traktate statt.

Das Durchsuchungs-Recht bezieht sich nur auf Kauffahrteischiffe und läßt sich nicht auf Kriegsschiffe anwenden. Dies ist eine allgemein anerkannte Regel, so wie, daß diese unter keiner andern Jurisdiction in Civil- oder Criminalfällen stehen, als die der Macht oder des Staates dem sie angehören. Dies letztere aber ist mehr das Resultat einer gemeinschaftlichen Uebereinkunft zwischen Mächten, als die Ausübung eines beiderseitigen absoluten Rechtes, und kann nach Maßgabe der Umstände aufgegeben werden. Auch sind es nur Kriegsschiffe oder gesetzlich authorisirte Kaper der kriegführenden Macht, die das Durchsuchungs-Recht ausüben dürfen, und dies Recht ist durch die Verpflichtung bedingt, dies mit der erforderlichen Sorgfalt und Schonung der Rechte und der Sicherheit des angehaltenen Schiffes zu thun.

Als Theil des Durchsuchungs-Rechtes muß auch das Recht angesehen werden, ein angehaltenes Schiff nach einem Hafen Behufs fernerer Untersuchung zu senden. Denn wozu würde die Durchsuchung helfen, wenn das Recht, Schiffe zur ferneren Untersuchung des nationalen Eigenthumsrechtes nach einem neutralen Hafen zu senden, nicht damit verknüpft wäre? Aber die Kosten einer solchen Anhaltung und Untersuchung, wenn dem Schiffe erlaubt würde seine Reise fortzusetzen und Nichts dieselbe rechtfertigen könnte, müßten unbedingt dem Durchsucher zur Last fallen.

Es ist nothwendig, den Unterschied zwischen den beiden Categorien, Untersuchung und Durchsuchung, zu beleuchten, der in England, aber nicht von den Vereinigten Staaten und anderen, anerkannt wird. Die Britische Regierung entsagt in Friedenszeiten dem Rechte der Durchsuchung, (search) aber sie hält sich zu jeder Zeit für berechtigt, Schiffe zur Untersuchung (visitation) anzuhalten, um genau zu wissen, ob ein Schiff, welches z. B. vorgiebt, ein Amerikanisches zu sein und die Flagge der Vereinigten Staaten führt, wirklich das Recht habe sich derselben zu bedienen. Die Vereinigten Staaten behaupten dagegen, daß dieser vermeintliche Unterschied nur in der Definition und nicht in der Sache selbst liegt, und erkennen keineswegs

die Untersuchung als ein Recht an. Die einzige Concession die England in dieser Hinsicht gemacht hat, ist diese, daß wenn die Ausübung dieses Rechtes der Untersuchung in Betreff der Flagge, einen Schaden oder Nachtheil zur Folge hätte, unmittelbarer Ersatz derselben auf dem Fuße folgen würde. Aber das allseitige Recht der Untersuchung und der Durchsuchung in Bezug auf den Sclaven-Handel, ist von Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen und Rußland, in dem, im Jahre 1841 zu London abgeschlossenen Traktat anerkannt worden. Sämmtliche Mächte, mit Ausnahme Frankreichs, haben ratifizirt; Frankreich verband sich nur zu einem beschränkten Rechte der Durchsuchung, in Gemäßheit seiner früher, in den Jahren 1831 und 1833 mit England abgeschlossenen Conventionen. Das Recht der Untersuchung, welches nichts mit dem Rechte der Durchsuchung gemein hat, betrifft nur den nationalen Character eines Schiffes das unter verdächtigen Umständen segelt, und das Obergericht der Vereinigten Staaten, (Supreme Court of the United States) hat ihm vielleicht nicht ganz unpassender Weise den Namen des „Rechtes der Annäherung“ (right of approach) gegeben. (Siehe Kent's Comment. Vol. I p. 153.)

Die Gegenstände betreffend, auf welche sich das Durchsuchungs-Recht beschränken sollte, scheint es nirgends in Abrede gestellt zu werden, daß das, unter der Flagge einer kriegführenden Macht segelnde Schiff, wenn es seinen Character und sein Patent gehörig gerechtfertigt hat, vollkommenes Recht besitze jedes billige Mittel anzuwenden, um sich des nationalen Charakters von Schiff und Ladung zu vergewissern, und daß es deswegen Alles untersuchen darf, woraus dieser Character erforscht werden kann.

Das Durchsuchungs-Recht kann jedoch durch die Stipulationen internationaler Verträge bedingt werden, und wird namentlich in den Vereinigten Staaten in einem ganz anderen Sinne ausgelegt, als z. B. in Großbritannien. Die Regierung der Vereinigten Staaten erkennt das Recht der Untersuchung und der Durchsuchung, wenn es von Kreuzern einer kriegführenden Macht auf ihre Kauffahrtei-Schiffe ausgeübt wird, in so weit dasselbe sich auf Feindes-Eigenthum, Kriegs-Contrebande und Individuen erstreckt, die in der Armee oder Marine des Feindes dienen; es erkennt aber dieses Recht nicht an, wo es auf die Unterthanen oder Matrosen einer kriegführenden Macht angewandt werden soll. Dagegen besteht England auf die Anwendung dieses Durchsuchungs-Rechtes am Bord neu-

traler Schiffe auf hoher See, wo es sich um Britische Seeleute handelt, und hat dasselbe in dem letzten Amerikanischen Kriege häufig ausgeübt. Es war eine solche Jagd nach Britischen Seeleuten, die an Bord der Amerikanischen Fregatte Chesapeak Dienst genommen hatten und dem Englischen Kriegsschiffe „the Leopard“ im Jahre 1807 entflohen waren, welche zu der berühmten Rencontre dieser beiden Schiffe führte.

Ein der Marine einer kriegführenden Macht angehöriges Schiff, das auf Durchsuchung besteht, muß entweder seine Flagge zeigen, oder auf andere Weise die Autorität rechtfertigen, unter welcher es handelt. Versäumt es dies, so ist das neutrale Schiff, nach einem in den Vereinigten Staaten abgegebenen Urtheilsspruche vollkommen berechtigt, Widerstand zu leisten, ohne dadurch die Neutralität seiner Flagge zu verscherzen. (Siehe Mr Clellan vs Maine Fire & Mar. Ins. Co. 12 Mass. Rep. 246.)

Es ist eine unveränderliche, allgemein anerkannte Regel des Völkerrechts, daß jeder Neutrale, der eine Blockade verletzt, entweder durch Zufuhren irgend einer Art, oder irgend einen Verkehr mit dem blockirten Hafen, zu gleicher Zeit auch die Rechte des Krieges verletzt, und dadurch Schiff und Ladung der Strafe und Confiscation aussetzt. Ueber diesen Punkt mangelt es nicht an Autoritäten, Bynkershoek, Hugo Grotius und Vattel stehen an der Spitze derselben. Aber die Englischen Gerichte haben entschieden, daß diese Strafe zu irgend einer Zeit, während der Dauer der nachherigen Reise des Schiffs, aus und zu Hause, wenn auch noch so lange nach begangenem Blockadebruch, ausgeübt werden kann. Wir werden im Verfolg die Frage zu untersuchen haben, wodurch ein wirklicher Blockadebruch begangen wird — was uns hier zu bemerken bleibt, ist dies, daß jeder Act, dem diese Auslegung rechtmäßig beigemessen werden kann, den Verlust aller Nationalitäts-Rechte nach sich zieht, und als ein vollkommener Neutralitätsbruch angesehen werden kann.

Es braucht kaum bemerkt zu werden, daß keiner unter allen Versündigungen der Neutralen gegen ihr eigenes Privilegium schneller zum Verlust desselben führen, oder sie der feindlichen Nehmung aussetzen kann, als die, sich zum Träger feindseliger Depeschen brauchen zu lassen, das heißt, Mittheilungen abseiten der Regierung, oder der Spione einer der kriegführenden Mächte, an ihre Armeen oder Streitkräfte am Kriegsschauplatz oder vice versa zu überbringen. In allen Fällen setzt sich ein neutrales, zu diesem Behuf gebrauchtes Schiff der Con-

fiscation aus, und wenn der Eigner oder Rheder des Schiffs etwas mit der Ladung zu thun gehabt hat, dann, aber auch nur dann, geht ebenfalls die Ladung der Gefahr einer solchen Confiscation entgegen — auch versteht es sich von selbst, daß hier ein vollkommener Neutralitätsbruch stattfindet. Aber auf ein neutrales Schiff, welches die Depeschen des Gesandten einer der kriegführenden Mächte, von dem neutralen Staate aus an den Landesherrn des kriegführenden Staates überbringt, läßt dies sich nicht anwenden — es wird hier keine der Pflichten des Neutralen verletzt.

Wir werden weiterhin Gelegenheit haben den Gegenstand der Kriegs-Contrebande ausführlich zu beleuchten, und begnügen uns diesmal mit der Bemerkung, daß da die bloße Existenz der Contreband-Waare am Bord eines neutralen Schiffes die Confiscation alles Eigenthums nach sich zieht, das demselben Eigner angehören mag, so tritt der Fall eines Neutralitätsbruches, in Betreff dieses Eigenthums, vollkommen ein; aber in Hinsicht des Schiffes und eines solchen Theiles seiner Ladung, das verschiedenen Eignern zugehören dürfte, würde dies nur dann der Fall sein, wenn durch die besonderen, mit dem begangenen Verbrechen zusammenhängenden Umstände, Schiff und Ladung einer gemeinschaftlichen Strafe verfielen, als z. B. wenn es sich daraus erweisen ließe, daß der Rheder und die übrigen Fracht-Verlader Kenntniß von dem vorfallenden Contrebandhandel und Theil daran gehabt hätten.

Während des schon mehrfach erwähnten langen Seekrieges der Französischen Revolution, bedurfte es in England keines weiteren Beweises der verloren gegangenen Neutralität von Schiff und Ladung, als der Vorzeigung der Condemnations-Akte eines competenten Prisen-Gerichts. Gehörig attestirte Copien des Urtheilsspruches, mit dem Siegel des Gerichts versehen, wurden immer als hinlängliche Beweise der Thatsache der Condemnation selbst und der Ursachen angesehen, die dazu geführt hatten. Zwei wichtige Fragen bleiben demnach bei dieser Gelegenheit zu erörtern, erstlich, worin besteht in allen Prisen betreffenden Fragen, die Competenz des Gerichtshofes? und zweitens, wie läßt sich in dem Urtheilsspruche eines solchen Gerichts der vollkommene Beweis der verloren gegangenen Neutralität erkennen? Um die Frage, ob das Gericht gehörige Competenz in der Sache besaß, gehörig beantworten zu können, kömmt es darauf an, zu wissen, wer die Mitglieder desselben waren, wo es gehalten ward, und endlich, wo die Prise sich befand.

Nur ein regelmäßiges Prisen-Gericht des Landes, dem der Captor oder Nehmer angehört, kann das Recht besitzen, die Condemnation auszusprechen — die Gerichte dieses Landes allein sind zu der Entscheidung berechtigt, ob das Genommene eine Prise sein kann oder nicht, und das Prisen-Gericht eines kriegführenden Alliirten besitzt keine Jurisdiction.

Das Prisen-Gericht des Captors oder Nehmers mag seinen Sitz in dem Gebiete eines Alliirten haben, besitzt aber kein Recht auf neutralem Boden zu handeln; und der Grundsatz, daß das Prisen-Gericht eines kriegführenden Nehmers durchaus keine Gerichtsbarkeit in einem neutralen Lande ausüben kann, steht eben so fest, als irgend ein anderer des Völkerrechts. (Siehe in England: the Flad Owen, 1 Rob. Rep. 135 und Havelock v^s Rockwood 8 Term. Rep. 286; in den Vereinigten Staaten l'Invincible 1 Wheat. Rep. 238 und die Estrella, ibid. 298.) Ein von einem Französischen Kaper genommenes Schiff ward von dem in Bergen (Norwegen, damals einem neutralen Lande) wohnhaften Französischen Consul für gute Prise erklärt, aber die beiden Englischen Richter, Lord Kenyon, im Gericht der „Kings Bench“ und Lord Stowell, im „Court of Admiralty“ erklärten, daß eine solche Condemnation den ursprünglichen Rheder seines Eigenthumrechtes nicht entkleiden könne. (Siehe die beiden eben citirten Rechtsfälle.) Diese Regel beruht zum Theil auf dem einförmigen Gebrauch aller Völker, zum Theil auch auf der Unzweckmäßigkeit und der damit verknüpften Gefahr, den Schauplatz feindlicher Maßregeln in neutralen Häfen aufzusuchen. Lord Ellenborough ging selbst einen Schritt weiter, und dehnte die Anwendung dieser Regel auf das neutrale Gebiet aus, in welchem die neutrale Regierung fortdauernd existirte, obgleich das Land selbst sich in dem Besitz einer der feindlichen Mächte befand. Dieser Fall ereignete sich bei Gelegenheit einer Condemnation, welche ein zu Corfu, in den Jonischen Inseln sitzendes Prisengericht zu einer Zeit aussprach, wo diese Insel von den Russen als militairische Station besetzt, dennoch die Jonische Flagge in seinen Häfen wehen ließ, seinen eigenen Hafen-Admiral besaß und die Consuln der fremden Regierungen empfing.

Diese Regel läßt sich jedoch nicht auf das Gebiet eines Alliirten einer kriegführenden Macht anwenden. In dieser Hinsicht ist es anerkannt, daß ein Prisen-Gericht der Regierung, welcher der Captor oder Nehmende gehorcht, und welches in dem Gebiete des Alliirten seinen Sitz hat, berechtigt sei, die Condemnation eines genommenen,

und in den Hafen der alliirten Mächte gebrachtes Schiff auszusprechen. Der Rechtsfall (Oddy v^s Bovill, 2 East 473) betraf ein Dänisches Schiff, welches von einem Französischen Kaper genommen und nach Malaga gebracht ward — Spanien war damals Frankreichs Alliirter — wo der dortige Französische Consul dasselbe als rechtmäßige Prise condemnirte. Dies galt als hinlänglicher Beweis des Verlustes seiner Neutralität.

Man hatte längere Zeit der Idee gehuldigt, und selbst Lord Stowell schien bei einer besonderen Gelegenheit sich in dieselbe gefügt zu haben, daß ein Prisen-Gericht, das seinen Sitz in dem Lande des Nehmers oders Captor's hat, keine Gerichtsbarkeit über Prisen ausüben kann, die in neutralem Gebiete liegen. Obgleich er fortfuhr die Richtigkeit dieses Princips anzuerkennen, so sah er sich doch in Folge der langen Herrschaft einer ganz entgegengesetzten Regel genöthigt, einen anderen Maßstab in seinen Urtheilen anzunehmen, und erkannte zuletzt den Grundsatz als definitiver Weise festgesetzt an, daß eine jede über Prisen, die nach einem neutralen Hafen gebracht werden und dort verbleiben, ausgesprochene Condemnation eines Prisen-Gerichts, dessen Botmäßigkeit der Captor gehorchte, und das in seinem eigenen Lande seinen Sitz hatte, nach dem unter allen Nationen herrschenden Gebrauch völlig rechtskräftig ist. Auch in den Vereinigten Staaten herrscht dieselbe Ansicht. (Siehe Hudson v^s Guestier, 4 Cranch 293. Williams v^s Armroyd, 7 Cranch 423 und in England: the Henrick & Maria 4 Rob. Rep. 43 Smart v^s Wolff, 3 Term. Rep. 283 und andere.) Daß das Prisen-Gericht einer kriegführenden Macht, das in ihrem eigenen Gebiet seinen Sitz hat, eine gesetzliche Jurisdiction besitzt, um über genommene Schiffe, die als Prisen in die Häfen eines Alliirten gebracht werden, die erforderliche Condemnation aussprechen zu können, ist etwas, das, als allgemein einverstandene Sache, keinem Zweifel unterworfen sein kann. Unter mehreren dahin zielenden Entscheidungen, bezeichnen wir nur den Fall von The Christopher, 2 Rob. Rep. 209.

Man erkennt in England eine gewisse Regel der Urbanität an, (comitas gentium), in Gemäßheit deren die Urtheilssprüche fremder Tribunale, in Sachen, die zu ihrer Competenz gehören, bei allen anderen Gerichten als bindend und definitiv für alle Fragen angesehen werden, über die sie sich ausgesprochen haben. Dieser Regel zufolge werden die Urtheilssprüche fremder Admiralitäts-Gerichte, in Bezug auf das Recht der Neutralen, in den Englischen Gerichten immer als

bindend und concluſiv in allen Dingen angesehen, die ihrer Jurisdiction heim fallen. Eine Entscheidung in dem Falle von Hughes vs. Cornelius, Garth. 32 hat dies zur allgemeinen Regel gemacht. Auch in den Tribunälen der Vereinigten Staaten ist diese Regel angenommen worden; und obgleich in einzelnen Gerichten der verschiedenen Staaten hin und wieder entgegengesetzte Ansichten an den Tag gekommen sind, so scheint doch am andern Ufer des Atlantischen Meeres das Gewicht richterlicher Autorität in Betreff dieses Punktes so überwiegender Natur zu sein, daß man die Anwendung dieser Lehre der Englischen Gesetzgebung als allgemein eingeführt, anerkennen kann.

In Frankreich verhält es sich damit ganz anders. Obgleich man häufig dem Urtheilsspruche eines auswärtigen Gerichtes gesetzliche Kraft verleiht, nachdem man die Gründe, worauf es beruht, gehörig unterstützt und gewürdigt hat, so erkennt man dennoch, in den Französischen Gerichten, einen Urtheilsspruch des Auslandes, wenn er auch aus einem competenten Tribunale geflossen wäre, nicht als concluſiven Beweis der Facta an, über die dasselbe entschieden hat. Vollkommen einig unter sich über die Rechtmäßigkeit eines solchen Gebrauchs scheinen jedoch die Französischen Rechtsgelehrten nicht zu sein, und man wird in Kent's Commentarien (Vol. II p. 121. Edit. von 1844) eine Aufzählung ihrer Widersprüche über diesen Punkt finden. Der oberwähnte Fall von Hughes vs. Cornelius, der schon im Jahre 1682 entschieden ward, gab den ersten Beweis dieser internationalen Urbanität, denn es wurde darin entschieden, daß der Urtheilsspruch des Admiralitäts-Gerichts einer mit England befreundeten Nation, in Betreff aller mit Prisenfällen verwandten Fragen, als Beweis, bindende Kraft in den Englischen Tribunälen haben sollte. Man hat seit jener Zeit diese Regel immer beobachtet, und dieselbe eben so wohl auf Fälle, die in den feindlichen, als auf solche angewandt, die in den befreundeten Tribunälen vorkommen könnten. Einen hartnäckigen, aber völlig erfolglosen Widerspruch hat sie immer von Lord Ellenborough, und vor ihm von dem berühmten Lord Thurlow erfahren. Sie ist demungeachtet in voller Kraft, jedoch nicht ohne einzelne Modificationen geblieben. Wir liefern hievon einige Beispiele als Beweise von der, in manchen Fällen damit verknüpften Unsicherheit und von dem willkührlichen Maßstabe der bei ihrer Anwendung gebraucht wird.

Man hat es in England als Princip ansehen wollen, daß die bindende Kraft des Urtheilsspruches eines fremden Admiralitäts-Ge-

richtes in Prisen-Sachen sich in den Englischen Gerichten nur in Betreff der Fragen geltend machen könne, über die es sich eine Entscheidung anmaßt, und keineswegs in Betreff der übrigen, die damit verknüpft sein möchten. Die in dieser Hinsicht vom Oberrichter Tindal eingeführte Regel, sprach sich in seinen folgenden Worten aus: „Damit die betheiligten Partheien verhindert werden, die Begründung „einer Condemnation in einem Englischen Gerichtshofe in Abrede „stellen zu können, müssen diese Gründe in dem Urtheilsspruche klar „ausgedrückt sein; sie dürfen nicht aus allerlei Folgerungen zusammengesetzt werden, noch darf ein Zweifel darüber herrschen, ob das „Schiff aus irgend einem Grunde condemnirt ward, der nach den „Regeln des Völkerrechtes kein gerechter wäre, oder aus einem anderen, der am Ende nicht anders, als eine einfache Verletzung der „Regierung wäre, deren Tribunäle die Condemnation ausgesprochen „hätte.“ (Siehe Dalgleish v^s Hodgson, 7 Bingb 504.) Daher gilt es in den Englischen Gerichten als Regel, daß wenn der Urtheilsspruch mit einer so zweideutigen Begründung ausgesprochen ist, daß der wirkliche Boden, auf dem er sich stützt, nicht ausfindig gemacht werden kann, so kann er auch nicht definitiv sein, und den Englischen Gerichten steht es dann frei, sich nach der wahren Ursache der Condemnation im Auslande zu erkundigen, um darnach entscheiden zu können, ob sie hinlänglich sei, einen Neutralitätsbruch zu bestimmen, oder nicht. (Siehe ibid.; auch Calvert v^s Bovill, 7 Term. Rep. 523 und Fisher v^s Ogle, 1 Campb. 418.)

In dem ersten der eben genannten Fälle, der im Gerichtshofe des „Kings Bench“ vor Lord Kenyon gebracht ward, hatte das Französische Prisen-Gericht ein als „Amerikanisches Eigenthum“ garantirtes Schiff für gute Prise, aus drei, in der Einleitung seines Urtheils angeführten Gründen, erklärt, deren ganze Wortfassung aber so verwirrt war, daß es sich nicht unterscheiden ließ, auf welchem die Condemnation denn eigentlich beruhte, und die sämmtlich, nach den Regeln des Völkerrechts, kein hinlängliches Recht dazu gaben, woher denn auch das Gericht entschied, daß das in Frankreich ausgesprochene Urtheil als Beweis eines Neutralitätsbruches unzureichend sei.

In einem anderen Falle waren Güter, „garantirt als Schwedisches Eigenthum“ versichert, mit dem Schiffe genommen, nach Isle de France gebracht und von dem dortigen Prisen-Gericht condemnirt worden: in dem Urtheilsspruche des Tribunals, worin es gesagt wurde, daß die Hauptfrage hier die wäre, ob „Schiff und Ladung

Feindes oder Schwedisches Eigenthum seien," machte man verschiedene, unzureichende Gründe der Condemnation geltend, und gebrauchte zuletzt in dem Schlußsatze des Urtheilsspruches die Worte: "hierauf wurden Schiff und Ladung als rechtmäßige Prise" von dem Gericht anerkannt. Sir William Grant, als er auf einen von Madras eingereichten Appell sich auszusprechen hatte, erklärte, daß, da das Französische Tribunal die Frage zu untersuchen gehabt, ob das Eigenthum feindliches oder neutrales sei, und die Prise für eine rechtmäßige anerkannt hätte, so wäre dies hinreichend, um den Neutralitäts-Bruch zu constatiren, da man voraussetzen müßte, daß man dabei die feindliche Eigenschaft des Eigenthums nicht habe verkennen können. "Aus allen diesen" — sagt Sir Wm. Grant — "ergiebt es sich, daß die Sentenz eines Admi-"ralitäts-Gerichtes in Betreff einer jeden Frage, über die es sich aus-"zusprechen für gut findet, eine definitive ist. Nun, darf es hier ge-"sagt werden, daß das Gericht nicht für gut fand, sich darüber aus-"zusprechen, ob es sich hier um Feindes Eigenthum handelte oder "nicht? Dies war die einzige Frage, über die das Gericht sich "auszusprechen nicht für gut fand." (Siehe Marshall on Insur. p. 425 und Arnould, Vol. I P. II Chap. III Sect. VI 640 etc.)

Das Völkerrecht verleiht den einzigen Maßstab, um alle in Bezug auf Prisen vorkommende Fragen gehörig beurtheilen und entscheiden zu können, ausgenommen in Fällen, wo man mittelst Privat-Conventionen und die Stipulationen internationaler Tractate sich über gewisse Aenderungen verständigt hat. So war z. B. ein als Portugiesisch garantirtes Schiff in einem Französischen Prisen-Gerichte condemnirt worden, bloß "weil es einen Englischen Supercargo am Bord hatte," was einer neueren Französischen Ordonnanz der Regierung ganz zuwider lief, obgleich es nicht im Widerspruch mit dem Völkerrechte, noch mit irgend einem zwischen Frankreich und Portugal bestehenden Tractate war. Lord Mansfield war der Ansicht, daß die Garantie der Neutralität durchaus nicht durch den Ausspruch des Französischen Tribunals verletzt worden sei, wenn die Ausnahmsclausel in der Police den Versicherer nicht von allen Havarieschäden freigesprochen hätte. (Siehe Nesbitt v^s Lushington, 4 Term. Rep. 783.)

Auf ähnlichem Grunde beruht die Entscheidung in einem anderen Falle (Pollard v^s Bell, 8 Term. Rep. 434), wo ein Französisches Prisen-Gericht ein als Dänisch garantirtes Schiff für gute Prise

erklärte, weil dessen Capitain, einer Französischen Ordonnanz zuwider, der Unterthan einer feindlichen Macht war, wie das auch in dem Urtheilsspruch auseinander gesetzt wurde. Da es leicht erweislich blieb, daß dies weder mit dem Völkerrechte, noch mit einem zwischen Frankreich und Dänemark bestehenden Tractate im Widerspruche war, so hielt das Gericht dafür, daß die Garantie der Neutralität durchaus nicht beeinträchtigt wäre.

Es ist in allen Seekriegen nichts Ungewöhnliches, willkührliche, die Schiffahrt betreffende Verordnungen der kriegführenden Mächte zum Vorschein kommen zu sehen, die nicht selten mit den Regeln des Völkerrechts und mit der Unabhängigkeit anderer Staaten im Widerspruche stehen, aber zur Förderung privativer Ansichten und Interessen aus eigner Machtvollkommenheit erlassen werden. Dergleichen Verfügungen zu respectiren, wo es ohne Opfer geschehen kann, ist immer eine heilsame Vorsicht eines jeden Neutralen, aber darum kann, nach Englischem Gebrauch, eine auf ihre Verletzung begründete Condemnation, nimmer als hinreichender Grund einer dadurch verscherzten Neutralität betrachtet werden. In dem Rechtsfalle von Bird v^s Appleton im Gerichte der „Kings Bench“ (siehe 8 Term. Rep. 562) ward es richterlich als unveränderliche Regel anerkannt, daß es keinem einzelnen Staate vergönnt sein könne, das allgemeine Völkerrecht in Betreff anderer Nationen zu ändern.

Einen Fall, dessen Marshall p. 406 erwähnt, hat es gegeben, wo die Begründung der Condemnation in so zweideutiger Sprache abgefaßt war, daß man Zeugen zur Auslegung derselben herbeirufen mußte, wo es sich denn ergab, daß die wahre Ursache der Condemnation in der Verletzung irgend einer willkührlichen Verfügung der Nation des Captors bestand. Lord Mansfield erkannte daher, daß ein solcher Urtheilsspruch nicht hinreiche, um die verbürgte Neutralität für verloren anzusehen, und entschied demnach zu Gunsten des Klägers. Wenn aber in einem Urtheilsspruche des Auslandes, als Ursache der Condemnation verschiedene Gründe angegeben werden, und darunter auch nur einer stichhaltig, und gesetzlich recht und billig ist, so ist er, der bösen Gesellschaft, in der er erscheint ungeachtet, dennoch hinreichend, um die verbürgte Bedingung der Neutralität als unerfüllt anzusehen. So war z. B. ein als Amerikanisches verbürgtes Schiff in einem Französischen Prisen-Gericht für gute Prise erklärt, theils weil es mit denen, nach dem zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten abgeschlossenen Tractat erforderlichen Doku-

menten nicht versehen war, theils weil es sich einer Verletzung Französischer Ordonnanzen schuldig gemacht hatte, die keine bindende Kraft für die Vereinigten Staaten besaßen, und das Gericht erkannte, daß der Urtheilsspruch conclusiv und die Garantie der Neutralität als nicht erfüllt anzusehen sei. (Siehe Baring v. Roy. Exch. Ass. Co. 5 East 99.)

---

5. Verlüste durch Versäumniß, Versehen oder Betrug des Schiffers und seines Volkes. Baratterie.

Als eigentliche See-Verlüste müßten keine bezeichnet werden, deren Quelle Versäumnisse, Versehen und andere Fehler, oder Betrug des Schiffers und seines Volkes sind; sie gehören jedoch zu den Gefahren, welche durch die Seereise veranlaßt werden, und bilden einen nicht unwichtigen Theil derselben. Es sollte daher keiner besonderen Clausel bedürfen, um den Versicherer dafür verantwortlich zu machen, wenn von Capitainen und Seeleuten die Rede ist, welche von dem Versicherten nicht selbst gewählt worden oder direct von ihm abhängig sind. Hat der versicherte Rheder aber den Capitain selbst gewählt, wie das gewöhnlich der Fall ist, so gehört, als unvorhergesehener Fall, dessen Unredlichkeit oder Mangel allerdings zu den „bedachten und nicht bedachten Zufällen“, wovon in der Hamburger Police geredet wird, und wofür der Versicherer aus diesem Grunde verantwortlich bleiben müßte; allein in Fällen, wo der Capitain als Agent oder Stellvertreter des Versicherten betrachtet werden kann, müßte der Fehler, den dieser in der Wahl desselben begangen haben mag, den Versicherer auf Caseo, da derselbe durchaus keinen Theil daran hatte, nicht treffen, auch den Versicherer auf Waaren nicht, wenn die Verladung für Rheder's Rechnung, mit eigenem Schiffe geschieht. Bei gewöhnlichen Waaren-Versicherungen anderer Ablader müßte der Versicherer wohl dafür haften, dann berechtigt sein, seinen Regreß an den Schuldigen zu nehmen. Ist aber ein Capitain selbst Disponent der ihm anvertrauten Ladung, und misbraucht das ihm vom Ablader selbst geschenkte Vertrauen, so sollte der Versicherer nicht dafür haften, denn es ist nur billig, daß die Folgen eines Betruges auf denjenigen zurückfallen, der dem Betrüger Vertrauen schenkte.

Es läßt sich im Allgemeinen nicht behaupten, daß der Versicherer stillschweigend für die Fehler eines jeden Capitains einstehen muß, bei dessen Wahl er nicht betheiligt gewesen ist. Im Gegentheil müßte es in allen zweifelhaften Fällen rathsam sein, die Verantwortlichkeit des Versicherers in der Police immer namhaft zu machen, und ihre Gränzen klar zu bezeichnen. Der Regreß an den Capitain ist in den meisten Fällen von keinem großen Werth und die Verantwortlichkeit des Rheders erstreckt sich nach beinahe allen Seegesetzen, nur auf den Werth des Schiffes.

Wir widmen den ersten Theil dieser Analyse den hierauf bezüglichen Assekuranz-Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Nationen. Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ widmet dem Versehen des Schiffers und des Schiffsvolkes, den ganzen Tit. VII, der in 5 Artikeln folgendes enthält. Art. 1. „Aller Schade, „der den Schiffen oder Gütern, durch des Schiffers, Steuerleute und „Schiffsvolks Versehen, Versäumniß und Mishandlung, es sei auf was „Weise es wolle, widerfähret, bleibet zu den Assekurirenden Lasten, „und muß von denenselben gut gethan werden. Es wird ihnen aber „der Regreß, gestalten Umständen nach, an den Schiffer, die Steuer„leute und das Schiffsvolk billig vorbehalten.“ Art. 2. „Daferne, „wegen nicht genugsamer Garnir- und übler Stauung der eingela„denen Güter einiger Schaden entsteht, so sind zwar die Assekuradeurs, „vorhin erwähntermaßen, verpflichtet, solchen Schaden zu vergüten; „es soll aber der Assekurirte, vor der Bezahlung alle Mühe anwen„den, von dem Schiffer oder aus dem Schiffe und den Frachtgeldern, „die Ersetzung seines Schadens zu erlangen. Woferne nun dieses „nicht zureichte, oder daraus überall nichts zu erlangen wäre, so ist „der Assekurirende den Schaden zu bezahlen schuldig.“ Art. 3. „Würde ein Schiff nicht wohlversehen oder gedichtet, oder auch aus „Unverstand und Versehen des Schiffers, eine nasse und fließende „Waare auf andere dadurch leicht verderbende Waaren gestauet, oder „gelegt, und diese solchergestalt angestecket, beschädiget oder verdorben, „so ist es damit zu halten, wie in dem vorhergehenden 2ten Art. ver„ordnet worden.“ Art. 4. „Wenn beim Ein- oder Ausladen der „Güter das Windetakel des Schiffes bricht, und den versicherten Gü„tern dadurch einigen Schaden widerfähret, so ist der Assekuradeur „dafür gehalten. Er kann aber an den Schiffer und dessen Güter „sich seines Schadens wieder erholen.“ Art. 5. „Wenn der Schiffer „seine Reise verkürzet, ist der Risico geendigt und die Prämie ver-

„dient. Verlängert er aber dieselbe, z. B. daß er nach einem an„deren Ort hingehet, als wohin er destinirt ist, und es geschieht sol„ches mit Willen und Wissen des Assekurirten, so ist der Assekuradeur „für den Schaden, der dem Schiffe oder den Gütern auf einem solchen „Umwege zustoßen möchte, überall nicht gehalten.“

Auf die nämliche Weise dehnt die Schwedische Assekuranz-Ordnung die Verpflichtung der Versicherer unbedingt auf allen Schaden aus, welcher an Schiff und Gut, durch Versehen, Nachlässigkeit und Muthwillen des Schiffers oder seiner Leute entsteht, und behält diesen ihren Regreß an den Schiffer vor; doch wird so wenig in dem Gesetze als in den Policen der Bosheit oder absichtlichen Betrügereien erwähnt. Wahrscheinlich sollen aber diese durch den Ausdruck: Muthwillen, bezeichnet werden. (Siehe Art. VI § 14.)

Das Preußische Assekuranz-Recht spricht sich folgendermaßen aus: § 2216. „Der Versicherer haftet für allen Schaden, der dem „versicherten Schiffe oder Gute, durch des Schiffers, der Steuerleute, „oder des Volkes Unerfahrenheit, Unvorsichtigkeit, Nachlässigkeit, „Muthwillen oder Bosheit zugefügt wird, in so weit der Versicherte „aus dem Vermögen des Schuldigen, und aus dem Schiffe nebst der „Fracht, seine Befriedigung nicht erlangen kann.“ § 2217. „Dahin „gehört besonders, wenn das Schiff übel versehen und gedichtet, oder „die Güter schlecht gestauet, oder durch darauf gelegte nasse und flie„ßende Waaren verdorben sind.“ § 2218. „Hat jedoch ein Rheder „bei der Auswahl des Schiffers ein grobes Versehen begangen, so „kann er von seinem Versicherer keinen Ersatz, der durch den Schiffer „verursachten Schäden fordern.“ § 2219. „Eben dies findet Statt, „wenn ein Befrachter bei Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen „begangen hat.“

Nach den Dänischen Policen auf Güter, übernimmt die Kopenhagener Compagnie auch die Schelmerei und Unachtsamkeit des Schiffers und Schiffsvolk; bei Versicherungen auf Schiffe hingegen, nur die Unachtsamkeit des Schiffers und des Schiffsvolk, und die Schelmerei des Schiffsvolks allein, nicht aber die des Schiffers.

In dem Art. 636 des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ „sind Nachlässigkeit oder Baratterie des Capitains oder des Schiffsvolk“ als Gefahren genannt, welche der Versicherer übernimmt; aber der Art. 640 desselben Gesetzbuches sagt: „Bei einer Versicherung auf Casco „und auf die Fracht eines Schiffes, bleibt der Versicherer für keinen „Schaden verantwortlich, welcher aus Unterschleif oder Baratterie von

„Seiten des Capitains entsteht, wofern nicht das Gegentheil stipulirt „worden ist. Eine derartige Stipulation ist aber ungesetzlich, wenn „der Capitain des Schiffes dessen einziger Rheder ist, oder in so weit „als er dabei betheiligt sein mag.“ Der Art. 641 sagt: „Wo Ver„sicherung auf Waaren genommen worden ist, welche den Eigenthü„mern des Schiffes zugehören mit dem sie verladen wurden, da haftet „der Versicherer nicht für Verlüste, welche durch Unterschleif oder Ba„ratterie des Capitains, oder durch willkührliche Veränderung der „Schiffs-Route, der Reise oder des Schiffes entstanden sind, selbst in „dem Fall, wo diese Veränderung ohne Schuld oder Kenntniß des „Versicherten stattgefunden hätte, woferne nicht das Gegentheil stipulirt „worden ist.“ Aber in der Amsterdamer Police auf Güter (siehe im ersten Bande dieses Werkes S. 489) übernimmt der Versicherer alle Gefahren, welche aus „Nachlässigkeit, Versäumniß des Schiffers und „des Schiffsvolkes, so wie auch aus Spitzbüberei des vorbenannten „Schiffsvolkes“ entstehen.

In Belgien, wo der Französische „Code de Commerce“ noch immer in Kraft ist, müßte demselben zufolge, Baratterie des Schiffes und der Schiffs-Mannschaft von der Verantwortlichkeit des Versicherers ausgeschlossen sein; aber nach der Antwerpener Police (siehe Band 1 dieses Werkes S. 496) haftet der Versicherer für „Nachlässigkeit „des Capitains und der Mannschaft, Baratterie u. s. w.,“ jedoch nach dem Art. 2 der gedachten Police, mit Ausnahme der Schäden und Verlüste, welche durch Unterschleif des Capitains in Betreff der Rheder, Schiffs-Eigner oder deren Bevollmächtigte entsteht, „wenn der „Capitain von diesen gewählt worden ist, und dieser Unterschleif den „Anschein des Betruges oder der Schwindelei trägt.“

Der Französische „Code de Commerce“ in seinem Art. 353 giebt folgende Worte: „Der Versicherer ist nicht für die Betrügereien „(prévarications) und die Fehler des Capitains und der Mannschaft, „welche sämmtlich unter dem Ausdruck baratterie du patron bekannt „sind, verantwortlich, wenn nicht das Gegentheil verabredet worden „ist.“ Dieser Ausdruck bedeutet demnach nicht allein Betrug, sondern auch Unvorsichtigkeit, Unachtsamkeit und Unerfahrenheit des Capitains und der Mannschaft. Aber die Policen der Assekuranz-Compagnien in Paris, Bordeaux, Marseille, Havre und Bayonne enthalten in ihrem Artikel 1, so wie die, der drei Hafenstädte: Nantes, Rouen und Dünkirchen, in ihrem Artikel 2 ausdrückliche Stipulationen, wo-

durch die Versicherer die Gefahr der Baratterie zu übernehmen sich anheischig macht.

In Triest haften die Versicherer, mittelst der im Art. 1 ihrer (unserem ersten Bande S. 480 einverleibten) Police auf Waaren für alle Zufälle die aus der Baratterie des Schiffers entstehen möchten.

In Copenhagen sind, den dortigen Policen zufolge, die Versicherer verantwortlich für Versehen und Versäumniß des Schiffers und dessen Mannschaft, so wie für Spitzbüberei der Mannschaft, aber nicht des Schiffers.

Die Lissaboner Policen sagen nichts über Baratterie; aber der „Codigo Commercial Portuguez“ giebt in seinem Artikel 1756 den buchstäblichen Wortgehalt des Französischen Art. 353, wie wir ihn so eben angeführt haben.

Die Bremer Policen schweigen über Baratterie und Unterschleif des Capitains und der Mannschaft. Ein Gleiches thun die Barceloneser Policen; und nach dem Artikel 862 des Spanischen Handelsgesetzbuches von 1829, sind die Versicherer nicht verantwortlich für Baratterien des Capitains oder der Schiffsbesatzung, wenn keine ausdrückliche, entgegenstehende Bedingung vorhanden ist. Auch in Sardinien haftet der Versicherer, in Folge des Art. 383 des „Code de Sardaigne“ für keine Baratterie des Capitains; der Artikel ist ganz gleichlautend mit dem oberwähnten Art. 353 des Französischen Handelsgesetzbuches.

Eine klare und vollständige Definition des Wortes: Baratterie, welches mehr oder weniger in allen Policen eine gewisse Stelle einnimmt, dem aber nicht überall dieselbe Bedeutung unterliegt, hat es, so viel wir wissen, eben dieser Verschiedenheit wegen, bisher nicht gegeben. Der halb Spanische, halb Italienische Ursprung des Wortes, deutet auf Betrug oder Büberei hin, und es ist auch in diesem Sinne, daß dasselbe im Allgemeinen verstanden und aufgefaßt wird. Dem Französischen „Code de Commerce“ zufolge, ist diese Bedeutung ausgedehnt worden, und wie man gesehen haben wird, gehört alles dazu, das den Character eines Versehens, einer Nachlässigkeit, einer Abweichung u. s. w. trägt.

In England ist der Begriff des Wortes Jahre lang schwankend gewesen, und man hatte längere Zeit die Idee festgehalten, daß Betrug oder irgend eine Spitzbüberei des Capitains gegen seinen Rheder, um auf dessen Kosten seinen eigenen Vortheil zu fördern, nicht nothwendig dazu gehörten um das Factum der Baratterie herzustellen,

daß aber jede willkührliche, mit einem sträflichen Zwecke begangene That, wenn man auch dabei keine Absicht zum Nachtheil des Rheders im Auge gehabt hätte, dennoch, wenn sie wirklich verderbliche Folgen haben und zu seinem Schaden ausarten, indem sie den Verlust oder Confiscation des Schiffes herbei führen sollte, Baratterie genannt zu werden verdiente. Dies war die Ansicht Lord Ellenborough's, in deren Gemäsheit er auch seine Entscheidung in dem Rechtsfalle von Earle vs Rowcroft, (Siehe 8 East 139) aussprach. Als man bei dieser Gelegenheit den Grundsatz geltend zu machen versuchte, daß wenn das Verfahren des Schiffers, in Beziehung auf den Staat den er angehörte, criminneller Natur, dem Schiffs-Rheder oder Eigner aber im höchsten Grade vortheilhaft wäre, es keineswegs Baratterie heißen könnte, erklärte Lord Ellenborough, daß er dieser Ansicht nicht beipflichten könne; denn sagte er: „es ist keineswegs des Capitains „Beruf, über Dinge zu entscheiden, die seinem Urtheil nicht unter„worfen sind; man darf auch nicht voraussetzen, daß es kein Treu„bruch genannt zu werden verdient, wenn er des Rhedevs Interesse „durch Mittel zu befördern sucht, welche das Gesetz verbietet und „welche seine Rheder unter dem Gefühl der öffentlichen Pflicht und „mit Rücksicht auf die damit verknüpften Gefahren oder möglicher„weise daraus fließenden Verlüste, ebenfalls verboten haben können.“

Die bündigste und vielleicht die beste Definition von Baratterie, hat Lord Hardwick in dem Falle von Lewen vs Suasso (siehe in Postlewaite's Dict. Tit. 177 Assurance) gegeben, wenn er sie eine von dem Capitain, gegen Schiff und Gut begangene Ungerechtigkeit nennt. Hinter dieser steht Arnould's längere Definition nicht weit zurück, wenn er unter diesem Worte nicht allein jede, von dem Capitain zu seinem eigenen Nutzen und auf Kosten seiner Rheder unternommene Betrügerei und Spitzbüberei, sondern auch jede von ihm begangene willkührliche und strafbare Nachläßigkeit, Illegalität oder große Veruntreuung begreift, aus welcher Ursache alles dies auch immer sein mag, wodurch Rhedern oder Befrachtern des Schiffes — (wo diese pro. temp als Eigner desselben zu betrachten wären) — einem großen Schaden ausgesetzt sind. (Siehe Arnould, Vol. II p. 821.)

In Betreff des Beweises der böswilligen Absicht, welche der Thatsache der Baratterie zum Grunde liegen muß, läßt sich keine

allgemeine Regel angeben, da diese von der besonderen Natur der Thatsache selbst abhängt, je nachdem sie dieses Epithet verdient.

Wo der Vorwurf der Baratterie, z. B. auf illegales Handeln mit dem Landesfeinde fällt, oder das Kappen des Schiffs-Kabeltau's betrifft, um dasselbe auf Klippen scheitern zu lassen — zwei Dinge die offenbar ungesetzlich sind und aus sträflicher Nachlässigkeit entstehen — da ist aller Beweis unnöthig, um es klar zu machen, daß was geschehen ist, Baratterie zu heißen verdient, weil die betrügerische Absicht, seinen Rhedern einen Schaden aufzubürden, offen am Tage liegt; ja selbst, wenn es sich erweisen ließe (wie das in dem Falle eines widerrechtlichen Handels mit dem Feinde, leicht möglich ist) daß des Rheder's Vortheil den leitenden Beweggrund dazu gab, und daß er nicht in Folge seiner Instructionen, sondern ganz im Widerspruch mit demselben stattgefunden, so ist dies dennoch, nach Englischen Begriffen, durchaus Baratterie.

Wenn dagegen dem eingetretenen Factum, an und für sich selbst, keine criminelle oder betrügerische Absicht unterliegt, wie das in Fällen der Abweichung stattfinden kann, so muß der klare Beweis einer betrügerischen oder criminellen Absicht abseiten des Capitains, um entweder für sich selbst, auf eine geheimnißvolle Weise einen Vortheil zu erhaschen, oder um seinen Rhedern zu schaden, vorliegen, ehe man dasselbe für Baratterie erklären kann. (Siehe Lord Ellenborough's Bemerkungen in dem Rechtsfalle von Earle v^s Rowcroft 8 East, 159.)

Auch darf man nicht übersehen, daß, wo kein Betrug stattgefunden hat, es nur Handlungen sind, die den unverlengbaren Stempel einer gewissen Criminalität, großer Veruntreuung oder einer solchen Nachlässigkeit tragen, daß sie dem Vorwurf einer betrügerischen und criminellen That nicht entgehen können, welche mit Recht Baratterie genannt zu werden verdienen. Verlüste, welche aus der Unwissenheit oder Inkompetenz des Capitains, aus Versehen in der Deutung seiner Instructionen, oder Mangel an Einsicht die beste Art ihrer Ausführung betreffend, entstehen, können nach Englischem Gebrauch nimmer als Baratterie angesehen werden. Ehe man dem Schiffer zu beweisen versucht, daß er Baratterie begangen, muß man den Beweis an der Hand haben, daß er *gegen sein Besserwissen und gegen seine Ueberzeugung* gehandelt hat; und wenn er nach *bestem Wissen und Gewissen* gehandelt hat, so mangelhaft auch sein Urtheil sein mag, so kann dies nicht als Baratterie ausgelegt werden. (Siehe die

Fälle von Phyn vs Royal Exch. Ass. Co. 7 Term. Rep. 205 Bottomley vs Borill, 5 B. & Cr. 212 und a.)

Ein hervorragender Grundsatz in der Beurtheilung eines Factums, in dem man die Elemente einer Baratterie, als einer von dem Schiffer gegen das Interesse seiner Rheder begangenen That zu suchen geneigt sein möchte, ist dieser, daß von keiner Baratterie die Rede sein kann, wo es sich erweisen läßt, daß die Rheder ihre Einwilligung dazu gegeben haben; denn es ist Niemanden erlaubt, Vortheil aus seinem eigenen Unrecht zu ziehen. (Siehe Stamma vs Brown, 2 Str. 1247.)

Einige wenige Beweise, von dem was heut zu Tage die Europäische und auch die Amerikanische Praxis als Baratterie anerkennen, dürften hier, nach dieser Auseinandersetzung der betreffenden Theorie, an Ort und Stelle sein.

Ein willkührlicher und absichtlicher Blockadebruch, mag das Schiff nach einem blockirten Hafen hinein, in denselben, oder aus ihm heraus, ohne Wissen oder Willen seiner Rheder segeln, wenn auch ihr unleugbarer Nutzen dabei beabsichtigt wird, ist Baratterie. So hatte z. B. ein Schiff von Hamburg, das nach einem Englischen Hafen, willkührlich und ohne Wissen und Willen seiner Rheder abgesegelt war, plötzlich nach einem blockirten Hafen in Holland seinen Cours gesteuert, und war in Folge dessen confiscirt und condemnirt worden. Das Gericht (siehe Goldschmidt vs Whitmore, 3 Taunt 508) entschied, daß dies Baratterie sei und erklärte die Versicherer dafür verantwortlich. In einem anderen Falle, wo es sich klar erwies, daß der Capitain wirklich einen Blockadebruch begangen, wo aber die Voraussetzung zulässig war, daß er dies in völliger Unkunde der Verhältnisse oder in Folge der, von seinen Rhedern erhaltenen Instructionen gethan, hielt das Gericht dafür, daß hier von Baratterie die Rede nicht sein könne. Kurz, ein Blockadebruch ist Baratterie des Schiffers, wenn er denselben willkührlich und mit völliger Sachkunde, aber ohne Einwilligung der Rheder, wenn auch zu ihrem Nutzen begeht. Ist es aber Unwissenheit seiner Seits, oder geschieht er in Folge der ihm von seinen Rhedern gegebenen Vorschriften, so ist er keine Baratterie.

Ein illegaler Handelsverkehr, mit dem der Capitain sich ohne besondere Instructionen von seinen Rhedern, aber doch hauptsächlich zu ihrem Vortheil befaßt und der dem Schiff eine Confiscation und Condemnation zuzieht, wird als Baratterie betrachtet.

Wenn ein Schiff gewaltsamer Weise seinem üblichen Cours entrissen und in betrügerischer Absicht von seinem Capitain und seiner Mannschaft fortgeschleppt wird, so ist dies reine Baratterie, und in diesem Falle beginnt die Baratterie von dem Augenblick an, wo das Schiff seinen üblichen Cours verläßt.

Ferner ist es Baratterie, wenn ein Schiff im Laufe seiner Reise ohne Einwilligung und auf Kosten seiner Eigner oder Rheder sich zu einem Schmuggelhandel hergiebt. Und die Eigenthümer des Schiffs sind berechtigt, Ersatz von den Versicherern für dessen Verlust zu fordern, wenn der Capitain auf betrügerische Weise und ohne ihre Einwilligung, Contreband-Güter an Schiffsbord genommen hat, möge auch das Schiff, der Police zufolge, nur für „einen gesetzlichen Handel" versichert sein, denn diese Worte: „gesetzlicher „Handel" beziehen sich auf den Handel, zu welchem das Schiff von seinen Rhedern gebraucht wird, nicht auf irgend einen illegalen Verkehr, in welchen sich der Schiffer, ohne ihr Wissen und ihre Theilnahme, auf eine betrügerische Weise einlassen dürfte. Der Schiffs-Rheder aber, wenn er auch persönlich keinen Theil an dem Schmuggel-Handel genommen, sich aber in dieser Hinsicht einer Nachlässigkeit schuldig gemacht und unwissentlich erlaubt hat, daß die Schiffs-Mannschaft, aller Warnung ungeachtet, mehrmaliges Schmuggeln wiederholt hat, kann für Baratterie dieser Art, keinen Anspruch auf die Versicherer machen. Ein Schiff war auf drei verschiedenen Reisen, für dreimal wiederholtes Schmuggeln der Schiffs-Mannschaft, dreimal confiscirt worden, (siehe den Rechtsfall von Pipon v^s Cole, 1 Campb. 434) dem Rheder aber, der auf Grund der vorgefallenen Baratterie, Ansprüche auf die Versicherer, des Havarie-Schadens wegen, machen wollte, der ihm durch die Unkosten der versuchten Restitution und durch die Reparaturen aufgebürdet war, wurde alles Recht zum Ersatz abgesprochen.

Eine willkührliche Strandung ohne erwiesene Nothwendigkeit, ist reine Baratterie abseiten des Capitains. (Siehe Soares v^s Thornton, 7 Taunt 627.) Desgleichen ist es jede Combination des Schiffers, um die Condemnation und den Verkauf des genommenen Schiffes herbeizuführen; aber in diesem Falle nimmt die begangene That den Character der Baratterie nicht von dem Augenblicke an, wo der Schiffer die Reise aufgegeben, oder wo die Condemnation stattgefunden hat, sondern nur nach vollendetem Verkauf und ausgeführter Ablieferung des Schiffes. (Hibbert v^s Martin, 1 Campb. 538.)

In den bisher angeführten Fällen konnte über die Criminalität und über das betrügerische Verfahren des Capitains kein Zweifel herrschen, und da hieraus eine Abweichung von seiner Pflicht gegen die Eigner, und für sie ein Schaden entstand, so mußte alles dies als Baratterie angesehen werden. Es läßt sich aber auch nicht bezweifeln, daß der Schiffer seine Pflicht auf solche strafwürdige Weise vernachlässigen oder verletzen kann, daß daraus ein Verbrechen entsteht, und wenn das Interesse der Rheder dadurch gefährdet wird und Schaden daraus entsteht, so stellt sich, nach Englischer Ansicht, der Character der Baratterie ein, wenn sie auch mit keinem Betrug, in dem gewöhnlichen Sinne des Wortes, verknüpft wäre.

Dies war Lord Ellenborough's Ansicht in dem Falle, wo der Lootse eines Schiffes schwur, daß der Capitain sich geweigert hätte bei günstigem Winde zu segeln, aber nachher, ganz gegen seinen Rath und trotz seiner Befehle, darauf bestanden, dies bei ungünstigem Winde thun zu wollen und das Kabeltau kappte, wodurch das Schiff dann auf Klippen getrieben ward. Lord Ellenborough erklärte, daß wenn dies sich so bewähren sollte, es absolute Baratterie sein würde, wenn gleich an keinem Betrug dabei gedacht worden sei, denn es liefe auf eine höchst strafbare und treulose Verwaltung seiner Amtspflicht hinaus.

Mit der Ausnahme einer solchen strafbaren Nachlässigkeit, kann jedoch, nach Englischem Gebrauch, bloße Unwissenheit, Incompetenz oder Sorglosigkeit des Schiffers, demselben nicht als Baratterie angerechnet werden.

Wir haben schon gesehen, daß eine Abweichung von dem üblichen Course einer Reise, wenn sie auch eine absichtliche oder die Folge grober Unwissenheit ist, nicht für Baratterie angesehen wird. „Woferne sie nicht mit Betrug oder verbrecherischer Ansicht „verknüpft ist, kann keine Art von Abweichung als Baratterie betrachtet werden" — sagte Lord Ellenborough in dem Falle von Earle v^s^ Rowcroft. (Siehe 8 East. 139.) Wir haben auch des Falles erwähnt, wo ein Schiffer, der, seinen Instructionen zufolge, unmittelbar von London nach Jamaica segeln sollte, durch heftige Strömungen aus seinem Cours getrieben ward, und sich zwischen der großen Canarischen Insel und Teneriffe befand, wo er die directe Route südwest nach Jamaica hätte steuern sollen, aber einen nordwestlichen Cours nach St. Cruz einschlug, dort unter Embargo gelegt und zuletzt condemnirt ward. Das Gericht hatte erkannt,

daß dies eine Abweichung sei und entweder Unwissenheit oder sonst einer Ursache zugeschrieben werden müsse, daß aber kein Betrug, folglich keine Baratterie damit verknüpft wäre. Der Richter Lawrence bemerkte, daß ihm kein Fall vorgekommen sei, wo man ein Verfahren für Baratterie erklärt habe, bloß weil es das Interesse der Rheder verletzte; um es dazu zu machen sagte er, müsse mit diesem Verfahren eine sträfliche Absicht verbunden gewesen sein, und da die Jury hier keinen Betrug habe erkennen wollen, so habe sie auch allen Verdacht einer solchen Absicht entfernt, und die Abweichung sei folglich nicht als Baratterie anzusehen.

Der Richter Park heißt jeden unnöthigen Aufschub, den sich der Schiffer in verbrecherischer Absicht erlaubt, Baratterie. Aber der Aufenthalt eines Schiffes und die damit verbundenen Unkosten in Folge einer Unregelmäßigkeit in dem Manifest, können nicht als Verlust durch Baratterie angesehen werden, wenn der Beweis, daß es eine willkührliche und absichtliche war, nicht vorgelegt werden kann.

Was Baratterie des Schiffsvolks zu heißen verdient, ist nicht so leicht zu bestimmen, wenn es sich aber klar ergiebt, daß irgend ein Verbrechen oder Betrug abseiten der Schiffs-Mannschaft, welche den Verlust des Schiffes nach sich gezogen, unter Umständen stattgefunden hat, so, daß keine Voraussicht oder Wachsamkeit der Rheder, des Schiffers oder seines Agenten dies hätten verhindern können, so ist dies Baratterie des Schiffsvolks.

Wenn das strafbare Verfahren der Seeleute der Art ist, daß der Eigner oder der Schiffer mittelst üblicher Wachsamkeit und Anwendung gewöhnlicher Macht es hätte verhindern können, so ist dies keine Baratterie des Schiffsvolks, wie das der oben citirte Fall erweist, wo das Schiff wegen wiederholten Schmuggelns des Schiffsvolks confiscirt ward. Wenn dagegen die Mannschaft die Oberhand über den Capitain gewinnt, oder ihn zwingt, zu ihren Maßregeln seine Zustimmung zu geben, so würde dies eben so wohl für Baratterie des Schiffsvolks als des Schiffers gelten.

In 1 Taunt Rep. 227 befindet sich der Rechtsfall von Hucks vs Thornton, wo vier Matrosen sich mit einigen Kriegsgefangenen an Bord vereinigt hatten, Herren des Schiffs und des Restes der Mannschaft geworden waren und das Schiff stranden ließen, wo es sodann genommen ward. Als es sich ergab, daß die Eigner und der Schiffer sich keine grobe Nachlässigkeit in den erforderlichen Maßregeln zur Festhaltung der Kriegsgefangenen hatten zu Schulden kommen

lassen, so ward dies für Baratterie des Schiffsvolks erklärt. Und auf die nämliche Weise ward der Fall entschieden, wo ein einzelner Matrose sich mit den Kriegsgefangenen an Bord verschworen hatte, über den Capitain und den Rest der Mannschaft Herr geworden, dieselben am Lande abgesetzt und dann mit dem Schiff davon gelaufen waren. (Siehe Hucks v. Thornton, Holt's N. P. 40.) Kurz, um die Englische Regel, in Betreff der Baratterie der Mannschaft, mit einem Worte zu bezeichnen, so darf man annehmen, daß wenn die Ursache des Verlustes von höherer Macht herrührt, welche in die Hände der Mannschaft auf irgend eine Weise gefallen ist, so sind Versicherer für Baratterie des Schiffsvolks verantwortlich.

Um die gegenwärtige Beleuchtung der Englischen Jurisprudenz in Barattericsachen vollständig zu machen, bleiben uns noch zwei Fragen zu erörtern, nämlich

erstlich: auf wen fällt die begangene Baratterie zurück — auf eigentliche Rheder und Eigner oder Befrachter, oder auf theilweise Eigner, die ihre Rechte, als solche, nur mittelst des Fracht-Contractes erlangen?

zweitens: wie muß der Beweis eines Verlustes durch Baratterie geführt werden?

Baratterie, wie gezeigt worden, besteht in einer mit betrügerischer Absicht begangenen Verletzung der Pflichten, welche der Schiffer und das Schiffsvolk gegen ihre allgemeine Rheder und Eigner, oder auch gegen ihre zeitweilige Eigner, kraft des Befrachtungs-Contractes, i. e. Befrachter, zu beobachten haben. Hieraus folgt von selbst, daß als Baratterie nichts angesehen werden darf, wozu entweder die ursprünglichen, allgemeinen Rheder und Eigner, oder auch die zeitweiligen Eigner und Befrachter ihre Einstimmung gegeben haben. Der Grundsatz, den Lord Mansfield festhielt, war dieser: „Niemand „darf über Unrecht klagen, wenn er selbst dazu die Hand geboten „hat!“ — woraus er dann den Schluß zog, daß kein Rheder Baratterie begehen kann: „er kann sich durch Betrug“ — sagte er — „gegen die Eigner der am Bord geladenen Waaren verantwortlich „machen, aber nicht der Baratterie wegen, so wie auch mit seiner „Einwilligung keine Baratterie gegen den Rheder stattfinden darf.“ Dieses war Lord Mansfield's Ausspruch in dem Falle von Nutt v. Bourdieu. (Siehe 1 Term. Rep. 323.)

Auf dieser Grundlage nämlich, daß kein Eigenthümer der Güter von dem Versicherer Ersatz für Verlust durch Baratterie des Schiffers,

ſo betrügeriſcher Natur ſie auch ſein mag, zu fordern berechtigt iſt, wenn der Rheder dazu ſeine Einwilligung gegeben hat, beruhen mehrere wichtige Entſcheidungen, aus denen wir nur die folgende ausheben, da ſie den Grundſatz klar herausſtellt. Hobbs, der allgemeine Rheder und Eigenthümer eines Schiffes, verfrachtete daſſelbe an Woodmann, der die Verpflichtung einging, ihm im Unglücksfalle die Summe von £ 3600 zu bezahlen: Woodman addreſſirte das Schiff an Kendal, indem er den Capitain beauftragte, den Vorſchriften des letzteren unbedingt zu folgen. Dieſer in Folge der erhaltenen Inſtructionen nahm Contreband-Güter an Bord, die ihm von Kendal zugeſandt wurden, wodurch dann das Schiff confiſcirt und condemnirt ward. Lord Ellenborough war der Anſicht, daß Hobbs keinen Erſatz für Verluſt durch Baratterie fordern könnte, da er ſelbſt, in natürlicher Folgerung die Schuld des Verluſtes zu tragen hätte. (Siehe Hobbs vs Hannam, 3 Campb. 93, auch Boutflower vs Wilmer, Selw. N. P. 976 9te Ausgabe.) „Ich übergebe“ — ſagte Lord Ellenborough bei dieſer Gelegenheit — „die Bot„mäßigkeit über mein Schiff an den Befrachter, was er thut, das iſt „von mir ſelbſt gethan, und in dieſem Falle ward Kendal, deſſen „Befehlen der Capitain unbedingt gehorchte, der Stellvertreter oder „Agent des Klägers. Daher entſtand der Verluſt aus Gehorſam „gegen ſeine eigenen Befehle, und es iſt alſo kein Grund vorhanden, „um ihn einer Baratterie zuzuſchreiben.“

Aus demſelben Grunde kann auch kein Schiffs-Capitain, der Eigner oder partieller Eigner eines Schiffes iſt, Baratterie begehen. Wenn aber in Frage geſtellt wird, ob er wirklich Eigner iſt oder nicht, ſo ſind es die Verſicherer, denen die Beweislaſt, daß er es wirklich ſei, obliegt: für den Verſicherten reicht es hin, daß er prima facie Baratterie ausweiſen kann, und wenn der Verſicherer in ſeiner Vertheidigung darauf beſteht, daß der Capitain auch Eigner oder allgemeiner Befrachter war, ſo liegt es ihm ob, den Beweis zu führen, daß dies wirklich der Fall geweſen. (Siehe 4 Ross v. Hunter, 4 Term. Rep. 33.) Desgleichen kann kein Schiffer, der ein in Recht und Billigkeit gegründetes Intereſſe in dem Schiffe beſitzt, wie z. B. in dem Falle, wo der Schiffer einen Sola-Wechſel auf ſich ſelbſt, für die Ankaufsſumme eines Schiffs geſtellt hätte, der beſagte Wechſel von einer anderen Perſon indoſſirt worden, in deſſen Namen der Schiffs-Beilbrief, collaturaler Sicherheit wegen, ausgefertigt wäre, Baratterie begehen. Dieſe Entſcheidung ward in Louiſiana, in dem Rechtsfalle

von Barry v. Louisiana Ins. Comp. abgegeben. (Siehe 11 Martin N. S. 630 von Phillips in seinem ersten Bande p. 618 angeführt.)

Da nun Baratterie, wie gezeigt worden, in einer Thatsache besteht, welche zum Nachtheil der allgemeinen Rheder oder Eigner eines Schiffes oder dessen Befrachter ist, wenn diese letzteren entweder ein solches Interesse in, oder auch eine solche Botmäßigkeit über dasselbe erlangen, daß sie in Bezug auf Schiffer und Mannschaft, für die unternommene Reise wenigstens an Ort und Stelle der wahren Rheder stehen, so ist es, wo dieser Fall eintritt, von Wichtigkeit, genau zu wissen, was dazu erforderlich ist, um in Bezug auf Baratterie, den Befrachtern diese Gleichheit der Stellung mit den wirklichen Eigenthümern zu verleihen. Dies zu bestimmen, kann nur nach Maßgabe der jedesmaligen Umstände und Wortabfassung der Chartepartie geschehen. Arnould (siehe Vol. II p. 834) theilt Chartepartien, in so weit sie dem Befrachter eine Botmäßigkeit über das Schiff verleihen, in drei Klassen ein: die erste besteht aus einem einfachen Contract, des Befrachters Güter, entweder für eine gewisse Summe, oder auch für so viel pr. Tonne oder Last, zu transportiren; die zweite in einer Ausmiethung des Schiffs, in einem gehörigen, seefähigen Zustande, mit Schiffer, Schiffsmannschaft und allem zur Schiffahrt nöthigen Zubehör; endlich die dritte, welche selten eintritt, in einer zeitweiligen Abtretung des Schiffes, mit seinem Takelwerk und seinen Geräthschaften unter der Bedingung, daß der Befrachter den Schiffer und das Schiffsvolk miethen, bezahlen und nähren soll. In dem ersten und im dritten Falle kann die Frage des Eigenthumsrechtes des Befrachters, in Bezug auf Schiffer und Schiffsmannschaft, keine Schwierigkeit darbieten. Denn in dem ersten Falle besitzt er kein solches Eigenthumsrecht, da die Verwaltung der ganzen Schiffs-Angelegenheiten seinem wirklichen, ersten Eigenthümer verbleibt; und in dem dritten, ist ihm diese Bevollmächtigung vollkommen abgetreten, und er steht ganz an Eigenthümers Stelle. Doch bietet der zweite Fall einige Schwierigkeiten dar, welche zu mannigfachen Rechtsfällen, die Veranlassung gegeben haben. Es läßt sich aber als allgemeine Regel annehmen, daß wenn aus dem ganzen Context der Chartepartie es sich klar ergiebt, daß die Betheiligten beim Abschluß des Contractes die Absicht hatten, der Befrachter solle während der Reise die wesentliche Verwaltung und den ausschließlichen Gebrauch des Schiffes in Händen haben, so wird er jedenfalls in so weit, als es Baratterie

betrifft, pro hac vice als Eigner des Schiffes anzusehen sein, obgleich Schiffer und Schiffsvolk von dem ursprünglichen und allgemeinen Rheder gemiethet und bezahlt werden mögen, indem er die auf diese Weise über Schiffer und Schiffsvolk behaltene Autorität, in den Worten Lord Ellenborough's, sich nicht deswegen reservirt hat, um freie Handhabung des Schiffes, welches er nur auf gewisse Zeit vermiethet hat, zu beschränken oder zu hindern, sondern um diesen Zweck zu fördern und zu unterstützen, wodurch sie dennoch demselben untergeordnet bleibt. (Siehe The Trinity Hosue v^s Clark 4 Maule & Sel. 288.) „Der Fall" — bemerkte Lord Ellenborough bei derselben Gelegenheit — „ist ganz mit dem zu vergleichen, wo man einen Frachtwagen mit Pferden auf eine gewisse Zeit miethet, und wo der Eigenthümer des Wagens stipulirt, daß er durch seinen eigenen Frachtführer gefahren, die Pferde von demselben verpflegt, und beide von ihm selbst, dem Eigenthümer, bezahlt werden sollen."

Die ganze Frage dreht sich um den Punkt herum, ob nach richtiger Auslegung der Chartepartie und damit verwandter Umstände es gesagt werden könne, daß der Befrachter während der bestimmten Zeit und zum Behuf der beabsichtigten Reise, mit der wirklichen und effectiven Herrschaft über Schiff, Schiffer und Schiffsvolk bekleidet gewesen ist, obgleich die letzteren von dem Haupt-Rheder in allgemeinem Dienst behalten und bezahlt worden sind.

In alle aus dieser Ansicht entstandene Fragen uns einzulassen, ist nicht unser Beruf. Wir dürfen aber einige richterliche Erkenntnisse herausheben, wo die Frage entschieden ward, ob der Befrachter das Eigenthumsrecht für die bevorstehende Reise dermaßen erlangt hatte, daß es dem Schiffer und Schiffsvolk, selbst mit vollkommner Sachkunde oder Theilnahme des allgemeinen Rhebers möglich wird, Baratterie gegen ihn auszuführen.

Soares u. Co. in London schlossen mit Fontés, dem Rheder und Befehlshaber eines Portugiesischen Brickschiffs, einen Befrachtungs-Contract ab, in Folge dessen das besagte Schiff eine Ladung Flachs und Hanf von London nach Figueira tragen sollte. Es war zugleich stipulirt worden, daß es dem Capitain erlaubt sein sollte, irgend welche Güter für seine eigene Rechnung, auf Fracht, von Figueira nach Pernau in Rußland, und daß er in Pernau für Rechnung von Soares u. Co. 100 Tonnen Flachs an Bord nehmen und in Oporto abliefern sollte, endlich, daß wenn Soares u. Co. für zweck-

mäßig fänden, außer den besagten 100 Tonnen, des Schiffs leeren Raum mit Gütern aufzufüllen, ihnen dies freistehen, im entgegengesetzten Falle es aber dem Capitain erlaubt sein solle. Das Schiff war nicht für eine feste Summe, sondern für so viel pr. Tonne befrachtet worden. Schiffer und Schiffsvolk waren von dem Rheder gemiethet, bezahlt und genährt worden. Das Schiff, welches auf dieser Reise von Gouvea, einem Portugiesen, befehligt war, hatte seinen Hanf und Flachs glücklich von London nach Figueira gebracht und ausgeladen, segelte von dort in Ballast nach Pernau ab, und ward dort von den Agenten oder Correspondenten der Befrachter Soares u. Co. mit so viel Güter ausgefüllt, als es nur immer halten konnte.

Auf seiner Reise zurück von Pernau nach Oporto ward es in Folge von Seeschäden gezwungen, in Dover einzulaufen, wo Fontes, der Eigenthümer, sich an Bord begab, den Befehl desselben übernahm, und es bald darauf, mit erhaltener Einwilligung Gouvea's, willkührlich zum Stranden brachte, wodurch die ganze Ladung verloren ging.

Der Oberrichter Gibbs, nachdem er vollkommene Kenntniß von allen diesen Umständen genommen hatte, war der Ansicht, daß da die Befrachter den ganzen Schiffsraum in Pernau mit ihren eigenen Gütern gefüllt hätten, das Schiff so angesehn werden müsse, als ob es unter ihrer ausschließlichen Bothmäßigkeit gestanden habe; „sie hätten ein Recht gehabt, zu verlangen, daß „es ohne andere Autorität als ihre eigene, nach seinem Bestimmungs„hafen abgehen sollte.“

Im Augenblick des Verlustes blieben sie also ausschließliche Eigenthümer; und da das Factum, aus dem der Verlust entsprungen war, durchaus ohne ihre Theilnahme stattgefunden, obgleich der ursprüngliche Rheder oder Eigenthümer dazu seine Einwilligung gegeben hatte, so wäre es, in so weit es sie beträfe, vollkommene Baratterie. Hieraus ergiebt es sich denn, daß wenn Befrachter sich in der Lage befinden, im Augenblick des Verlustes, eine vollkommene Bothmäßigkeit über das Schiff ausüben zu können, sie, in Hinsicht auf Baratterie, als Eigner anzusehen sind, und daß Baratterie, mit Wissen und Willen der ursprünglichen, primitiven Eigner oder Rheder ausgeübt werden kann.

In den Vereinigten Staaten wird diese Regel, so wie der Befrachter, mit Bezug auf Baratterie, als Eigenthümer, nicht anerkannt, ausgenommen in dem sehr seltenen, oberwähnten dritten Falle, wo das Schiff ganz aus seinen üblichen Verhältnissen tritt, und dem Be-

frachter unter der Bedingung, Schiffer und Schiffsvolk zu hauern, zu bezahlen und zu nähren, übergeben wird. Mehrere Amerikanische Entscheidungen über diesen Punkt sind in Phillips, Vol. 1 p. 620 bis 623 zu finden.

Bei der Beweisführung eines Verlustes durch Baratterie in England, scheint man sich Ausnahmsweise von der einmal festgestellten Regel: „causa proxima non remota spectatur“ entfernt zu haben; denn Baratterie muß nicht nothwendiger Weise die unmittelbare Ursache des Verlustes sein, dessen Ersatz gefordert wird. Wenn Baratterie abseiten des Schiffers und des Schiffsvolks begangen worden, und hier auf ein Verlust, als entfernte, obgleich nicht directe Folge der Baratterie stattfindet, oder wenn Baratterie, in Verbindung mit anderen Gefahren, eine der mitwirkenden Ursachen des Verlustes ist, so ist dies hinlänglich, um den Versicherer für Baratterie in Anspruch nehmen zu können. Als allgemeine Regel darf man überhaupt annehmen, daß eine gewisse Connexität der vorher gegangenen Baratterie mit dem Verlust erwiesen werden muß, obgleich es nicht nothwendig ist, daß er als die unmittelbare und directe Wirkung desselben hervorleuchte. Wo aber andere Gefahren die unmittelbare Ursache des Verlustes gewesen sind, da kann auf Ersatz, in Folge derselben, bestanden werden, wenn auch der Einfluß einer begangenen Baratterie dabei nicht zu verkennen bleibt. So erklärte Lord Ellenborough in einem gewissen Falle, wo ein Schiff, einer Verabredung zwischen dessen Capitain und dem Capitain des Kapers zufolge, von dem Feinde genommen ward, daß die Verantwortlichkeit des Versicherers hier auf doppeltem Boden angerufen werden könne, einmal wegen des Verlustes durch Nehmung, sodann auch für die Folgen der Baratterie. (Siehe Arcangelo vs Thompson, 2 Campb. 620.)

In einem anderen Falle wo der Capitain durch einen Blockade-Bruch die Veranlassung dazu dargeboten hatte, wurden Güter confiscirt. Das Gericht hielt dafür, daß der im Auslande erfolgte Urtheilsspruch, der dieselben als Feindes Eigenthum condemnirte, den Kläger nicht verhindern könnte, Ersatz für den, durch „Baratterie“ erlittenen Verlust zu fordern. Denn, ward gesagt, selbst wenn die Sentenz die Thatsache des feindlichen Eigenthums auf unbezweifelte Weise herausstellte, so läge dennoch in der Baratterie des Capitains die wahre Ursache dieses, den Gütern auferlegten Characters. (Siehe Goldschmidt vs Whitemore, 3 Taunt. 508.)

Aber die Sentenz eines fremden Gerichtshofes, das die Confis-

cation eines Schiffes, wegen Blockadebruchs ausspricht, wird nicht als gültiger Beweis einer Barratterie anerkannt; denn der Capitain könnte sich durch Unwissenheit und Absichtslosigkeit eines solchen Bruches schuldig gemacht haben, und in diesem Falle könnte der Vorwurf einer Barratterie ihn nicht treffen.

---

6. Verlüste durch Seeraub, Plünderungen u. s. w.

Die Policen aller Länder bezeichnen Seeräubereien und Plünderungen, mehr oder weniger als besondere Gefahren die der Versicherer übernimmt; die Hamburgischen nennen: „gewaltsame Spolirung „von Kapern und Seeräubern,“ die Französischen sprechen von „Plünderungen“ (pillage) die Englischen von „pirates, rovers and thieves“. (Seeräubern, Buckaniers und Dieben). Ehemals wurden dergleichen Verlüste zu den allgemeinen See-Verlüsten gerechnet; — so ward auch behauptet, daß Seeraub ein casus fortuitus der See, aber kein Diebstahl sei. Heut zu Tage, wenn Piraten oder Seeräuber und Diebe zu den Gefahren der See gerechnet werden, so versteht man darunter die verbrecherischen und gewaltsamen Angriffe aller Personen, welche entweder öffentlich als anerkannte Diebe und Räuber, oder auch als Volkshaufen, oder als empörte Schiffs-Mannschaft, oder als Plünderer gestrandeter Schiffs-Güter, auftreten. Der Diebstahl, gegen den man namentlich sich durch Versicherungen zu schützen sucht, sagt Kent (Siehe Vol. III p. 302) ist derjenige, der mit Gewalt begangen wird — latrocinium — und kein einfacher Diebstahl: furtum non est casus fortuitus. Was Emérigon darüber in seinem ersten Bande Chap. X Sect. 29 und Boulay-Paty in seinem vierten Bande p. 35 sagen, bezieht sich auf einfachen Diebstahl der am Bord eines Schiffes begangen wird, und von dem das Gesetz voraussetzt, daß er mittelst gehöriger Wachsamkeit abseiten des Schiffers hätte vermieden werden können. Aber heut zu Tage wird es allgemein angenommen, daß die Clausel aller modernen Policen, wo Diebstahl als eine der Gefahren der See genannt wird, sich nur auf solche Diebereien anwenden läßt, die am Bord des Schiffs, wenn solches noch am Quai im Hafen liegt, und von Personen begangen wird, die sonst mit dem Schiffe nichts zu thun haben, obgleich der Schiffer und die Schiffs-Mannschaft dabei als gewöhnliche Träger betheiligt sein dürften.

Nach der Ansicht des Kanzler's Kent scheint jetzt der Beweis, daß die Güter, mittelst äußerlicher Gewalt und Diebs-Einbruch, gestohlen wurden, nicht einmal nöthig zu sein, und vermeint er, daß die Clausel sich auch auf Diebereien anwenden läßt die von dem Schiffsvolk selbst begangen werden könnten. So wurde in dem Rechtsfalle von Atlantic Ins. Co. vs. Storrow, 5 Paige 293 erkannt; und dies Erkenntniß, bemerkt Kent, stößt sämmtliche, ältere Autoritäten über den Haufen, denn sie wenden den Ausdruck: furtum, oder einfachen Diebstahl, so wie: latrocinium, oder Raub, nur auf Eingriffe von Außem an, und schließen den einfachen Diebstahl von der Police aus, da dieser nicht mit gutem Rechte als Zufall angesehen werden kann. Obiges, von dem Kanzler Wallworth ausgesprochene Erkenntniß stimmt, bemerkt Kent, ganz und gar mit dem gewöhnlichen populairen Begriff von Diebstei überein, es ist jedoch im Widerspruch mit allen älteren Autoritäten wie mit dem Grundsatz, daß Diebstahl kein Zufall sei; auch dürfte es in Frage gestellt werden können, ob es weise sei, Rheder und Schiffs-Capitaine für Diebstähle von Gütern zu entschädigen, die ihrer Sorgfalt anvertraut worden sind, wenn die Schuld allein ihrem Mangel an Wachsamkeit beigemessen werden muß. Die Amerikanische Entscheidung in dem Rechtsfalle von Amer. Ins. Comp. vs. Bryan, in 1 Hill's N. Y. Rep. im Monat April 1840 stellt den Grundsatz auf, daß eine Versicherung gegen Diebstei und Baratterie des Schiffers und der Mannschaft, jeden Verlust durch einfachen Diebstahl auf der Reise deckt, wenn auch keine Gewaltthätigkeit dabei stattgefunden hat.

Ein aufrührerischer Haufen an der Küste von Irland, hatte gewaltsame Hand auf ein Korn beladenes Schiff gelegt, welches durch Unwetter gezwungen war in Ellyharbour einzulaufen, bemächtigte sich desselben, indem es dem Capitain und der Mannschaft das Commando entriß und dasselbe auf eine Felsenklippe zum Scheitern brachte, wodurch die Ladung beschädigt und der Capitain gezwungen ward, das Korn zu einem niedrigen Preise zu verkaufen. Lord Kenyon entschied, daß dies ein Verlust durch Seeraub sei und daß der Versicherte Ersatz dafür hätte fordern können.

Unter der, auf Seeraub und Plünderung bezüglichen Clausel, sind die Englischen Versicherer für Empörung und gewaltsame Besitznahme des Schiffes durch das Schiffsvolk, verantwortlich. (Siehe Brown vs. Smith, 1 Dow's Part. Cases 349.) Doch ist dies ein so

reiner Barratteriefall, daß sich die Nothwendigkeit, hier Schaden-Ersatz aus einem andern Grunde fordern zu wollen, nicht wohl begreifen läßt.

Gewaltsamer Raub, der von fremder Hand und nicht von der Schiffs-Mannschaft begangen wird, ist ein Verlust für den Versicherer auf Waare oder Güter, welcher der Englischen Police gemäß, dafür zu haften hat („rovers or thieves.“)

Für Plünderungen geflüchteter Güter durch die Berger am Ufer, sind in England und auch in Frankreich, (Emérigon und Pothier zufolge) die Versicherer als für Seeverluste verantwortlich.

Um aller Mißdeutung des Wortes: „Diebe“ in den Policen auszuweichen, enthalten einige der Bostoner Policen an der Stelle der üblichen Worte: „Seeräuber, Buckaniers und Diebe,“ die Worte: „Seeräuber und angreifende Diebe“ (pirates and assailing thieves.)

---

7. Verluste durch die Kosten der Rettung.

Eine natürliche Verbindung besteht zwischen der Verpflichtung die der Versicherer übernimmt, der für die Folgen einer gewissen Gefahr zu haften sich anheischig macht, und derjenigen, die ihm die Vergütung der Kosten auferlegt, welche zu seinem Besten, zur Vermeidung oder Verminderung des aus derselben entstehenden Schadens oder Unglücks, gemacht werden konnten. Sie ist nach dem allgemeinen Land- oder dem allgemeinen See-Rechte eine natürliche und unmittelbare Folge der Gefahren gegen die er Versicherung geleistet hat, und wenn auch die Policen sich darüber nicht aussprächen, und keine besondere Stipulation wegen derselben darin eingeführt wäre, so besteht sie darum doch nicht minder. Der Versicherte besitzt also immer das Recht, auf seinen Versicherer für alle außergewöhnlichen Unkosten zurückzukommen, welche die Vollendung des Assekuranz-Contractes ihm aufbürden mag, so wie für alle Ausgaben oder Beiträge, denen derselbe sich nach allgemeinem Seerechte nicht entziehen kann; und ihm gegenüber bleibt der Versicherer immer verantwortlich für alle Summen, die er, in Folge der übernommenen Gefahren, als Beitrag zur allgemeinen Havarie, oder für die Rettung und Bergung, oder Reclamirung des genommenen Eigenthums, oder für Reparaturen des Schiffs zu zahlen haben mag.

Da wir dem wichtigen Gegenstande der allgemeinen Havarie oder Havarie grosse, wie sie gewöhnlich genannt wird, die vierte Abtheilung

dieses Werkes fast ausschließlich gewidmet haben, so enthalten wir uns diesmal der besonderen Erörterung desselben, und beschränken uns nur auf die seltenen Fälle, wo die Verbindlichkeit der Versicherer, die Kosten der Rettung oder Bergung zu vergüten, manchmal zu einer Meinungs-Verschiedenheit geführt hat, ohne weiter auf den besonderen Gegenstand der Rettung selbst einzugehen, als es eben diese Frage erheischen mag. Das vortreffliche Werk Lord Tenterden's, (ehemals Sir Charles Abbott): „Treatise of the Law relative to merchant ships and seamen," enthält eine so allumfassende und klare Beleuchtung der ganzen Materie, daß wir uns, in allgemeiner Hinsicht, mit der einfachen Hinweisung auf diese so große Autorität, begnügen können.

In Gemäßheit derselben ist das, was die Engländer: „salvage," wir aber Bergelohn zu nennen gewohnt sind, „die Vergütung, „welche anderen, der Schiffs-Mannschaft nicht angehörigen Personen, „für die Hülfsleistung bezahlt werden muß, mittelst deren ein Schiff „oder dessen Ladung von einer drohenden Gefahr befreit, oder nach „wirklich erfolgtem Verluste, geborgen werden mag." (Siehe das besagte Werk, Chap. XI p. 493, Edit. 6.) Die Art und Weise, wie diese Vergütung bei Schiffbrüchen und anderen Zufälligkeiten der See und bei Wiedernehmungen regulirt und bezahlt werden muß, ist in England gesetzmäßig durch eine Reihe von Statuten oder Parlamentsakten bestimmt worden, die von der Königin Anna bis zu Georg IV herabreichen. Den Betrag dieses Bergelohns aber in allen Fällen mit strenger Gerechtigkeit und Genauigkeit zu bestimmen, ist weder in England noch anderswo eine leichte Aufgabe. Auch hat der berühmte Englische Richter Sir John Nicoll die Bemerkung gemacht, daß manche, mit dem öffentlichen Wohl verknüpfte Rücksichten, die allgemeinen Interessen des Handels, der Nutzen und die Sicherheit der Schiffahrt und das Leben der Seeleute zusammen treten, um die Zweckmäßigkeit eines liberalern Maßstabes zu empfehlen, nach welchem derselbe zu bestimmen bliebe.

Als wesentliche Elemente der Art von Dienstleistung, die den Namen Bergung verdient, sind folgende zu nennen: erstlich, Muth und Entschlossenheit der Matrosen und Seeleute, um stürmischem Wetter Trotz bieten, einem Nothleidenden Schiffe Hülfe leisten, mit Gefahr des eigenen Lebens das Leben ihrer Mitmenschen retten und das Eigenthum ihrer Mitbürger in Sicherheit bringen zu können; zweitens, die eigenthümliche Natur und Beschaffenheit der Gefahr, von der das Eigenthum zu befreien bleibt, ob es eine imminente und

eine solche war, daß es gänzlich hätte verloren gehen müssen, wenn nicht gerade in dem Augenblicke Hülfe zur Hand gewesen wäre; drittens, das Maß von Anstrengung und Gewandtheit, welche die Berger an den Tag gelegt und die Zeit die sie dazu gebraucht haben; endlich viertens, der Werth des geborgenen Gegenstandes. Wo alle diese Umstände sich vereinigen, da muß ein großer und liberaler Lohn nicht fehlen; wo kaum einer, oder gar keiner derselben eintrit, da kann die Belohnung den Namen eines Bergelohn schwerlich verdienen; es ist wenig mehr als eine einfache Vergütung, pro opera et labore. So ward es im Englischen Admiralitäts-Gerichte entschieden, in dem Falle der Salacia, Garland, 2 Hag. Admir. Rep. 262 genannt, den auch Lord Tenterden in seinem oberwähnten Buche berührt. Es gilt in England als Regel, daß der Versicherte, der auf seine Versicherer Ansprüche für die Kosten der Rettung zu machen hat, sich von der richtigen Bahn entfernen würde, wenn er als Entschädigung dafür auf andere Weise, als für die Folgen der besonderen Gefahr fordern wollte, welche dazu die Gelegenheit gegeben hat, z. B. wenn er Verlust durch die Kosten der Bergung bei einem Schiffbruch erlitten hätte, so müßte er seine Forderung für Entschädigung auf den Verlust begründen, den ihm die gewöhnlichen Gefahren der See zugezogen haben, oder auf Verlust durch Nehmung, wenn er denjenigen, denen er die Wiedernehmung des genommenen Schiffs oder Gutes zu verdanken hat, für Bergelohn eine Vergütung zu bezahlen gehabt hätte. In dem letzteren Falle, das heißt, wo man gegen des bezahlten Lohns für Wiedernehmung Ansprüche zu machen hat, muß selbst der Betrag dieses Bergelohns von dem Admiralitäts-Gericht genau bestimmt werden, und der Kläger kann auf den Versicherer, wegen einer dafür bezahlten Summe, keine Ansprüche geltend machen ohne die desfalls stattgefundenen Verhandlungen des Admiralitäts-Gerichts, dem Versicherer vor Augen zu legen. Die besagte Regel besitzt, wie der Leser einsehen wird, nur in Englischen Assekuranzfällen dieser Art ihre eigenthümliche Wichtigkeit.

Doch unter welchem Namen und in welcher Form auch Ersatz für außerordentliche Kosten der Schiffahrt in Bergungs- und Rettungsfällen gefordert werden mag, über die Rechtmäßigkeit und Zulässigkeit einer solchen Forderung an den Versicherer, kann nirgends ein Zweifel herrschen. Der Capitain hat, wie schon öfters bemerkt worden ist, als Vorgesetzter des Schiffs und der Ladung die unleugbare Pflicht, in Unglücksfällen für das Beste der Eigenthümer des Schiffes, sowohl, als der Güter zu sorgen, und zu ihrer Rettung alle Mittel anzu-

wenden, welche ihm die zweckmäßigsten dünken. Diese natürliche Verpflichtung wird überall durch die Gesetze bestätigt. „Die Natur seines „Geschäftes“ — sagte Lord Mansfield, (siehe in Marshall on Ins. p. 500, den Fall von Milles v. Fletcher,) „giebt ihm stillschweigend „die Vollmacht, nicht nur abseiten des Versicherers, sondern auch „aller anderen, bei dem Schiff oder bei der Ladung betheiligten Personen alles zu thun, was er für das allgemeine Beste am zweckmäßigsten hält. Und der Versicherer muß für die Folgen alles dessen „einstehen, was der Capitain zu thun berechtigt gewesen wäre, wenn „Schiff und Ladung ihm selbst zugehört hätten.“

Ueberall, mag es gesetzlich vorgeschrieben sein oder nicht, ist der Versicherte verpflichtet, in Unglücksfällen den Versicherern, sobald es sein kann, Nachricht zu geben, und die nöthigen Maßregeln mit ihnen zu verabreden. Sind sie nicht gegenwärtig und erfordert die Lage der Sache schleunigen Entschluß, so ist es die Pflicht des Versicherten, nach seinen besten Einsichten für die Rettung zu sorgen.

Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ enthält in ihrem Tit. XIV Art. 1 hierüber folgendes: „Wenn ein Schiff „gestrandet oder auf eine Sandbank gerathen ist, und die Güter schon „geborgen sind oder noch gerettet werden können, so muß der Versicherte, sobald er Nachricht davon erhalten, solches, wenn es die „Zeit leidet, den Versicherern durch einen Makler wissen lassen, „welche, sobald es ihnen möglich, zwei oder drei Deputirte aus ihrer „Mitte erwählen, und durch dieselben mit dem Versicherten, was zum „Besten des Schiffes und Bergung der Güter am zuträglichsten sein „möchte, im Beisein des Dispacheurs, wenn dessen Gegenwart verlangt wird, zu verabreden haben, welcher Verabredung der Assekurirte zu folgen und darnach zu verfahren, auch der Dispacheur seine künftig zu machende Dispache darnach einzurichten, schuldig ist.“

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847,“ enthält in diesem Betreff folgende Verfügungen: § 113 Tit. III Abtheilg. A. „Wenn ein Schiff auf den Strand gekommen, die „Güter“ schon geborgen sind oder noch gerettet werden können, oder „das Schiff mit so schwerer Havarie in einen Nothhafen einläuft oder „eingebracht wird, daß zu befürchten ist, es werde seine Reise nach „dem Bestimmungshafen nicht fortsetzen können, so ist der Versicherte „verpflichtet, so wie er Nachricht davon erhalten hat, diese, sobald es „füglich und möglich ist, dem Versicherer anzuzeigen, und hat der „Versicherte mit seinem Versicherer (und wenn es nicht nöthig erachtet

„würde, in Gegenwart des Dispacheurs) nach Maßgabe des folgen„den § 114 alles was zum Besten des Schiffes, zur Rettung und „Reparatur desselben, zur Bergung, Erhaltung, Verkauf der geretteten „beschädigten und Weiterbeförderung der unbeschädigten Güter am „geeignetsten und am zweckmäßigsten ist, zu verabreden: welcher Ver„abredung der Versicherte zu folgen, und darnach zu verfahren ver„pflichtet ist. — Falls die Versicherung auf das Schiff oder seine La„dung unter mehrere Versicherer vertheilt ist, so daß es zu schwierig „sein würde eine gemeinsame Maßregel zu verabreden, so sind die „Versicherer gehalten, auf Anforderung des Versicherten, einen oder „zwei Deputirte aus ihrer Mitte zu ernennen, und hat der Versicherte „sodann, die wie vorstehend angeordnete Verabredung mit diesen De„putirten zu treffen. Was die, durch die Mehrzahl der Versicherer „ernannten Deputirten mit den Versicherten verabreden, ist für alle „Versicherer bindend. — Weigern die Versicherer die Ernennung „solcher Deputirten, so hat der Versicherte nach bestem Ermessen zu „verfahren.“

§ 114. „Sind einem Schiffe die im vorstehenden § 113 ge„nannten Unglücksfälle überkommen, so ist der Versicherer, wenn er „zu den Unkosten, welche zur Erhaltung von Schiff oder Gut erfor„derlich sind, nicht beigetragen, sondern sein gezeichnetes Capital zum „Vollen, nach Maßgabe von § 130 bezahlen zu wollen erklärt, da„mit von seiner Verpflichtung befreit, und seine weitere Verantwort„lichkeit erloschen.“ (Siehe das Weitere im Anhang.)

§ 117. „Falls die im § 113 genannten Unglücksfälle einem „von hier abgeladenen oder auf hier bestimmten Schiffe überkommen „sind, und nicht zu entfernt, als daß von hier aus passende Maßre„geln ergriffen werden könnten, so ist erforderlichen Falls, nach der „von löbl. Commerz-Deputation zu treffenden Verfügung, eine Ver„sammlung der Ladungs-Interessenten zu halten, und sind zur Aus„führung der gemeinsamen Maßregeln, Deputirte von Schiff und „Ladung zu erwählen, welche an die Stelle der Versicherten tretend, „das Nöthige auszuführen verpflichtet sind. Die diesen Deputirten „für ihre Bemühungen, für gemeinsames Interesse zukommenden Pro„vision, an der die Deputirten der Versicherer keinen Antheil haben, „wird, wie bisher Usanzmäßig gewesen, auch fernerhin vom Dispa„cheur unter Berücksichtigung des Capitals von Schiff und Ladung „und der gehabten Mühwaltung, regulirt.“

Wir haben uns über die unrichtigen Ansichten, welche bei der Abfassung dieses Artikels 117 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen“ obwaltet haben, im ersten Bande dieses Werkes S. 425 so bestimmt ausgesprochen, daß wir uns bei dieser Gelegenheit aller ferneren Bemerkungen enthalten dürfen.

Der Französische „Code de Commerce“ Art. 381 und das Sardinische Handelsgesetzbuch von 1842 Art. 411, enthalten folgende ganz gleichlautende Worte: „Im Fall eines Schiffbruchs oder „einer Strandung mit Bruch (échouement avec bris) ist der Ver„sicherer verpflichtet, ohne Präjudiz seines zu gehöriger Zeit und an „gehörigem Orte zu machenden Abandons, zur Wiedererlangung der „schiffbrüchigen Güter zu arbeiten. Die Bergungskosten werden dem „Versicherten nach seiner Aussage (affirmation) zugestanden, bis zum „Belauf des Werthes der geretteten Sachen.“ *) Mit großem Rechte hatte Benecke bemerkt, daß eine solche Jurisprudenz dem wahren Zweck der Versicherungen und der Billigkeit, so wie dem Interesse der Versicherer selbst entgegen ist. Denn der Versicherte will für Alles, was er dem Meere anvertraut, gedeckt sein; soll er den oft bedeutenden Verlust angeblicher Kosten tragen, so wird diese völlige Deckung nicht erreicht. Ungerecht aber würde es offenbar sein, wenn sie dem Capitain oder irgend Jemand zur Last kommen sollten, der davon in keinem Falle Nutzen zu erwarten hat. Dem eigenen Vortheil des Versicherers ist es ebenfalls zuwider, sich der Ersetzung dieser Kosten zu entziehen, denn weder der Capitain, noch der Versicherte, noch sonst Jemand würde sich die Rettung ernstlich angelegen sein lassen, sobald er befürchten muß, daß er dabei etwas zuzusetzen haben dürfte. Daß der Versicherer ein größeres Capital dem Verluste aussetzen soll, als wozu er sich anheischig gemacht hat, ist allerdings hart, doch liegt dies in der Natur des Geschäfts, und er kann diesem größeren Verluste dadurch entgehen, daß er, wie es die Hamburgische, die Schwedische und die Preußische Assekuranz-Ordnung es gestatten, sich, ehe etwas für die Rettung geschehen ist, erklärt, die ganze gezeichnete

*) Obgleich wir über den Sinn, welcher dieser letzteren Bedingung in Verbindung mit dem Art. 392 des „Code de Commerce“ unterliegt, uns oben S. 199 erklärt haben, so haben wir es doch für unsere Pflicht gehalten, Benecke's sehr triftigen Bemerkungen hier Raum zu geben, da sie unseren Argumenten nur größere Kraft verleihen können.

Summe bezahlen und seine Ansprüche an das Geborgene aufgeben zu wollen.

Bei bloßen Bergungsfällen aus Seeschäden tritt der Fall selten ein, daß die Bergungskosten den Werth des Gevetteten übersteigen; bei Havariefällen, Loskaufungen, Wiedernehmungen und Reclamefällen kann dies leichter stattfinden.

Das Spanische Gesetzbuch von 1829 enthält in seinem Art. 921 eine dem obigen Französischen Artikel gleichlautende Verfügung, in den folgenden Worten: „Bei Schiffbruch oder Nehmung ist der „Versicherte verpflichtet, allen möglichen Fleiß anzuwenden, um die „verlorenen Güter zu bergen, oder wieder zu erlangen, dem Abandon „unbeschadet, den er etwa befugt sein mag, seiner Zeit zu machen. „Die zur Wiedererlangung verwendeten rechtmäßigen Kosten müssen „durch die Versicherung getragen werden, bis zum Belauf des „Werthes der Güter, die gerettet worden, aus welchen sie bei „nicht erfolgter Zahlung im Wege Rechtens gut zu machen sind."

In dem „Wetboek van Koophandel" sind billigere und gerechtere Grundsätze in Betreff des Geborgenen aufgenommen worden. In seinen beiden Artikeln 283 und 284 heißt es: „Mit Ausnahme be„sonderer Stipulationen über diese oder jene besondere Assekuranz, „ist der Versicherte verpflichtet, so viel Sorgfalt als möglich anzu„wenden, um Schäden zu vermeiden oder zu vermindern; und er „ist außerdem verpflichtet, dem Versicherer Kenntniß davon zu geben, „sobald er stattgefunden hat, und dies bei Strafe, Schäden und In„teresse zu vergüten, wenn sie vorfallen sollten. Die von dem „Versicherten ausgelegten Kosten, um Schäden zu vermeiden oder zu „vermindern, fallen dem Versicherer zur Last, selbst wenn sie, mit „Inbegriff des vorgefallenen Schadens, die versicherte Summe über„steigen oder wenn die genommene Mühe völlig nutzlos gewesen „wäre. — Der Versicherer, der die, dem versicherten Gegenstande „überkommenen Schäden bezahlt hätte, tritt in die vollen Rechte des „Versicherten ein, welche derselbe gegen einen Dritten, dieser Schäden „wegen, geltend zu machen hätte, und der Versicherte haftet für Alles, „das die Rechte des Versicherers gegen diesen Dritten präjudiziren „dürfte."

Der „Codigo Commercial Portuguez" giebt den obigen Art. 284 des Holländischen in seinem Art. 1788 buchstäblich wieder.

Im Preußischen Assekuranz-Rechte stehen folgende Regeln:

Art. 2301. Der Versicherte kann sich von der zur Rettung oder

Freimachung der versicherten Sache erforderlichen Kosten befreien, wenn er sich nach entstandenem Unglücksfalle zur Zahlung der ganzen gezeichneten Summe erbietet.

Art. 2302. Er muß sich aber darüber binnen der im ersten Theile Tit. 5 § 95 vorgeschriebenen Frist, von der Zeit an gerechnet, da ihm der geschehene Unglücksfall mit den Haupt-Umständen vollständig gemeldet worden, schriftlich erklären.

In den meisten Policen findet die Verpflichtung des Versicherten, in Unglücksfällen für die Erhaltung, Rettung und Bergung des versicherten Eigenthums, zu sorgen, und zwar zum Besten und auf Kosten des Versicherers, ohne Präjudiz eines früher oder später an ihn zu machenden Abandons, ihre Stelle. Dies ist der Fall in der Police von Paris und Bordeaux Art. 13, in der Police von Triest Art. 18, jedoch in dieser nur mit der lästigen Reserve „bis zum Belauf der „geretteten Gegenstände“ und in der Bremer Police Art. 70.

Die Englischen Policen legen dem Versicherten keine besondere Verpflichtung auf für die Erhaltung, Rettung und Bergung des versicherten Eigenthums in Unglücksfällen zu sorgen; aber die Versicherer machen sich anheischig, die mit einer solchen Dienstleistung verknüpften Kosten zu ersetzen. Die Worte sind: „Und in den Fällen eines Ver„lustes oder eines Unglücks soll es den Versicherten, ihren Factoren, „Dienern und Bevollmächtigten gesetzlich zustehen, zum Behuf der „Vertheidigung, Sicherstellung und des Wiederbesitzes der besagten „Güter und Waaren und des Schiffes u. s. w. ohne Präjudiz für „diese Versicherung, gerichtlich zu belangen, zu arbeiten und zu reisen. „Und für die dadurch verursachten Kosten, wollen wir, die Versicherer, „jeder pro rata und Maßgabe der hiedurch versicherten Summe, bei„tragen.“

Außer den erwähnten, im Verlauf einer Reise vorfallenden Ausgaben zur Erhaltung von Schiff und Ladung giebt es ihrer andere, die von außerordentlichen Eventualitäten hervorgerufen, nicht die ganze Unternehmung, sondern nur einzelne Theile derselben, das Schiff oder die Ladung allein betreffen, und als particulare Verlüste und Folgen gewisser, durch die Versicherung geschützter Gefahren, von den Versicherern ersetzt werden müssen.

So müssen z. B. alle in einem Nothhafen für Schiffs-Reparaturen unvermeidlich gewordenen Unkosten von dem Versicherer ersetzt werden, jedoch unter der ausschließlichen Bedingung, daß sie durchaus nothwendig seien, um die Schiffsreise mit der erforderlichen Sicherheit

fortſetzen zu können, und daß ſie keineswegs auf Rechnung der gewöhnlichen Abnutzung der Reiſe gehören, wofür der Verſicherte nicht zu haften hat.

Bei Berechnung der nothwendigen Auslagen für Reparaturen, welche dem Verſicherer zur Laſt fallen, iſt es gebräuchlich, ein Drittheil des Belaufs dieſer Reparaturen für die Verbeſſerung von neu für alt abzuziehen. Das Provenü der etwa zu verkaufenden alten, durch neue erſetzten Materialien, kommt dem Verſicherer in toto zu Gute. Der Gegenſtand wird weiterhin, bei Gelegenheit der Abmachung der Particular-Schäden wieder vorkommen und wir behalten es uns bis dahin vor, das Nöthige darüber zu ſagen.

Ferner giebt es, außer den Koſten der nothwendigen Reparaturen, ihrer mehrere, welche dem Verſicherer zur Laſt fallen. So löſt feindliche Nehmung und Confiscation prima facie einen Befrachtungs-Contract auf, oder ſuspendirt ihn wenigſtens, und unterbricht ſeine Wirkung während einer gewiſſen Zeit. Volkshauer, Nahrung und andere Ausgaben des Schiffers und des Schiffsvolks, welche nun während des Verſuchs, die Freigebung des genommenen Schiffes oder der aufgehaltenen Ladung zu ermitteln, gemacht werden dürften, und nicht zu denen gerechnet werden können, die zum gewöhnlichen Schiffsdienſt während der Reiſe gehören und aus der Fracht beſtritten werden müſſen, berechtigen den Verſicherten zu einer Forderung an den Verſichererer auf Caseo, oder an den Verſicherer auf die Ladung, in allen Fällen, wo das eine oder die andere die einzige Urſache des Aufenthalts wird: wo die vereinte Dienſtleiſtung des Schiffers und ſeiner Mannſchaft zum gemeinſchaftlichen Beſten von Schiff und Ladung hergegeben wird, wie das z. B. der Fall iſt, wo ſie beide Urſache des Aufenthaltes werden, und die dadurch verurſachten Koſten Recht zu der Forderung eines allgemeinen Havarie-Beitrags geben und nur indirecte die Verſicherer treffen.

In Hamburg wird Koſt- und Monatsgeld der Mannſchaft während der Dauer der Reparatur im Nothhafen als Havarie groſſe dispachirt, und iſt als ſolche durch die Verſicherer zu erſetzen. Iſt aber ſolches in auswärtigen Dispachen dem Schiffe **allein** zur Laſt gebracht, ſo iſt es, in Folge des § 104 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Verſicherung von 1847“ (ſiehe den Anhang) durch die Rhederei zu tragen und fällt dem Verſicherer nicht zur Laſt.

Aber ein Embargo, eine Anhaltung oder Arreſt von höherer

Hand löſen Fracht-Contracte nicht auf, und ſuspendiren ihn nicht einmal, welche Dauer ſie auch immer haben mögen — es iſt eine Caſualität, welche die reſpectiven Rechte der Betheiligten in ihrer vollen Kraft beſtehen läßt; und der Schiffs-Rheder iſt dem Befrachter gegenüber für die volle Dienſtleiſtung ſeiner Schiffs-Mannſchaft verbindlich und ihre Gage und Beköſtigung während des Aufenthalts müſſen aus der Fracht bezahlt werden, ſie gehören zu den gewöhnlichen Unkoſten einer Reiſe, welche der Rheder, wenn er Verſicherung genommen hat, von den Verſicherern nicht zurückfordern kann.

In Gemäßheit deſſelben Grundſatzes kann der Rheder an ſeinen Verſicherer keinen Anſpruch für Volkshauer und Beköſtigung der Mannſchaft als Havarie-Schäden, in Fällen machen, wo das Schiff Reparaturen halber in einen Nothhafen hat einlaufen müſſen. Dieſe Unkoſten müſſen von dem Rheder oder Schiffs-Eigenthümer immer als unzertrennlich von ſeinem Fracht-Gewinn getragen werden. Und Benecke hat in ſeinem Engliſchen Werke: „Principles of Indemnity in Marine Insur.“ p. 463 das Verhältniß folgendermaßen beſchrieben: „Der Eigner iſt dem Befrachter und dem Schiffe ſelbſt die Dienſt„leiſtung ſeiner Schiffs-Mannſchaft während der ganzen Reiſe „ſchuldig, folglich auch während der Zeit der Reparaturen „oder des Aufenthaltes, welche einen Theil der Reiſe bil„det; nnd er kann von den Verſicherern ſelbſt keine Vergütung für „Auslagen fordern, die mit ſeinem Contracte nichts gemein haben.“ (Siehe auch in Park on Insur. p. 288 Edit. 8 den Fall von Lateward vs. Curling, nnd ibid. den von Fletcher vs. Poole p. 115.)

---

8. Verlüſte durch inneres Verderben des verſicherten Gegenſtandes.

Die ausgedehnteſten See-Verſicherungen umfaſſen nur die Gefahren, deren Urſprung in der Reiſe ſelbſt liegt, und Schäden, welche nicht durch äußere zufällige Urſachen im Verlauf deſſelben entſtehen, fallen dem Verſicherer nicht zur Laſt, ſo bedeutend ſie auch immer ſein mögen, ſelbſt dann nicht, wenn dieſer ſich nur eine gewiſſe Befreiung, bis zu einem gewiſſen Belauf, vertragmäßig ausbedungen hätte.

Die äußeren und zufälligen Urſachen, welche an einer, dem inne-

ren Verderb unterworfenen Waaren, Schäden und unmittelbare Beschädigung erzeugen können, sind hauptsächlich das Eindringen des Seewassers, oder langwierige Verzögerung durch Anhaltung oder Aufbringung des Schiffes, oder durch die Dauer einer unvermeidlichen Reparatur und dergl. In Fällen dieser Art kann nichts den Versicherer seiner Verbindlichkeit in Betreff des zu ersetzenden Schadens entheben, sobald die Waaren genannt worden sind, wenn nämlich die Versicherer, bei Bestimmung der Prämie, die größere Gefahr die aus der besonderen Beschaffenheit der Waare entspringt, gehörig haben berücksichtigen können, und wenn in dieser Hinsicht keine besondere Stipulationen stattgefunden haben.

Wie viel bei Beschädigung einer verderblichen Waare der äußeren Ursache, und wie viel davon einer inneren beigemessen werden kann, ist in den meisten Fällen eine schwer zu lösende Aufgabe; und da überdies äußere Ursachen auf leicht verderbliche Artikel viel nachtheiliger wirken, als auf solche, die dem Verderben weniger ausgesetzt sind, so pflegen die Versicherer sich bei jenen, nach Maßgabe ihrer Beschaffenheit, durch eine besondere Clausel in der Police, entweder von der Ersetzung aller Beschädigung, oder auch solcher loszusagen, die weniger als gewisse, festgesetzte Procente beträgt. Dieser Vorsichtsmaßregel ungeachtet, leidet es Nirgends einen Zweifel, daß der Versicherer in keinem Falle den Schaden zu ersetzen verbunden ist, von dem es sich auf klare und unzubezweifelnde Art erweisen läßt, daß er aus der Beschaffenheit der Waare selbst entsprungen ist. Ohne einen solchen Beweis muß aber, wenn die Waare wirklich durch äußere Ursachen beschädigt ist, angenommen werden, daß das Verderben nicht durch die schlechte Beschaffenheit oder durch natürliche Erhitzung, sondern ausschließlich nur durch diese äußeren Ursachen erzeugt worden ist; so wie umgekehrt, wenn kein solcher Beweis vorgeführt werden kann, derselbe der inneren Beschaffenheit der Waare selbst beigemessen wird. In Baldasseroni, Tom. I P. III Tit. 2 § 4 und der dazu gehörigen Note 4, so wie in Emérigon, Tom. II Chap. 12 Sect. 9 § 4, sind mehrere Belege dieser unzweifelhaft richtigen Regel zu finden.

Aber die zufälligen Ursachen eines solchen, durch inneren Verderb entstandenen Schadens, müssen aus den Gefahren fließen, welche die Versicherer übernommen haben. Hingegen sind sie davon frei, wenn eine solche äußere Ursache des inneren Verderbs der Waare nicht zu den Risico's gehört, welche sie zu den ihrigen gemacht haben. Wenn z. B. ein Schiff von höherer Hand angehalten oder aufgebracht wird,

und die Waaren während des dadurch entstandenen Aufenthaltes verderben; oder, wenn ein Schiff durch eine in einem Sturme erlittene Beschädigung und durch unvermeidliche Reparatur gezwungen wird, in einen Nothhafen einzulaufen und dort auszuladen, und die Güter während dieser Zeit in sich verderben, oder Wein versauert; oder wenn in einem Sturme die Stauhölzer weichen und die flüssigen Waaren durch das Aneinanderschlagen der Fässer eine ungewöhnliche Leccage erleiden, so kann über die Verpflichtung des Schaden-Ersatzes durch den Versicherer kein Zweifel herrschen, weil Anhaltung, Aufbringung, Sturm zu den Gefahren gehören, wofür derselbe sich verantwortlich gemacht hat. Wenn aber ein Schiff durch Nachlässigkeit und Saumseligkeit der Einlader, oder durch widrige Winde und dergleichen einen langen Aufschub erleidet, das verladene Korn erhitzt wird, der Wein versauert u. s. w., so ersetzt der Versicherer diesen Schaden nicht, weil er für die schnelle Zurücklegung der Reise sich nicht verbürgt hat. Desgleichen ist er zu keinem Schaden-Ersatz verpflichtet, sobald Kriegsgefahr von seinem Risico ausgeschlossen ist, und Aufbringung des Schiffes die Quelle inneren Verderbs geöffnet hat.

Wenn Sturm, Aufenthalt durch Arrest, und jede andere außergewöhnliche Ursache, welche zu dem Verderben der versicherten Waare eine Veranlassung dargeboten haben können eine billige Ausnahme von der allgemeinen Regel bilden, daß der Versicherer nicht für das Verderben der versicherten Sache zu haften hat, welches von ihrer natürlichen Beschaffenheit herrührt, so darf man auch nicht übersehen, daß ein gleiches Gefühl von Billigkeit einer Ausnahme anderer Art Raum gestatten dürfte, dieser nämlich, daß der Versicherer, selbst in den genannten Fällen, nicht unbedingt für den muthmaßlichen, dem Anschein nach daraus entstandenen Verderb verantwortlich sein könne, woferne es sich nicht klar erweisen ließe, daß die Waare in einem gesunden Zustande eingeschifft wurde und daß in Rücksicht der Verpackung und Gebinde die gehörige Sorgfalt dabei angewandt worden sei. Die Natur der Waare selbst, die Art ihrer Verpackung, die Länge der Verzögerung, die Jahreszeit u. s. w. sind ebenfalls Dinge, die bei dieser Untersuchung nicht unbeachtet bleiben dürfen. Bei der Schwierigkeit, hierüber allgemeine Regeln feststellen zu können bietet der Ausspruch sachkundiger, unpartheiischer Männer den einzigen rationellen Ausweg dar.

Der Art. 7 und 8 des Tit. V der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung sagt über die Verbindlichkeit der Versicherer

bei Versicherungen verderblicher Artikel folgendes: „Wenn leicht ver„derbliche Waaren, nach Verordnung des Art. 8 Tit. IV in der „Police benannt sind und solche wegen ihrer natürlichen Eigenschaft „von selbst verderben oder Schaden nehmen, z. B. daß Weine ver„säuren oder verlecken, Pommeranzen, Citronen, Apfelsinen, Aepfel „und Birnen verderben, Kastanien und Korn sich anstecken u. s. w., „imgleichen wenn Ratzen und Mäuse etwas anfressen oder zernichten, „so sind die Assekuradeurs solchen Schaden zu tragen nicht verbunden, „sondern derselbe bleibt für Rechnung des Eigenthümers der Waare; „es wäre denn, daß solcher Schaden daher rührte, daß das Schiff „aus denen, im vorhergehenden Art. 5 dieses Titels angeführten Ur„sachen, von der Fortsetzung seiner Reise lange abgehalten worden „wäre." (Die dort angeführten Ursachen sind: „Arreste und An„haltungen von höherer Hand; Arreste durch Obrigkeit wegen Pri„vatforderungen, wenn dazu keine hinreichende rechtliche Ursache vor„handen gewesen und wenn sie nicht des Versicherten wegen angelegt „worden sind.) „Wenn die im vorigen Artikel angezeigten Güter „nicht durch einen, aus ihrer innerlichen Beschaffenheit entstehenden „Fehler oder sonst auf vorhergedachte Weise Schaden leiden, sondern „durch dazu gekommene äußerliche Gewalt und fremde Ursachen, als „durch Ueberstürzung des Seewassers, oder da das Schiff leck wurde, „und sich öffnete, oder die Güter von dem Schiffer oder den an eini„gen Orten dazu angestellten Leuten nicht wohl gestauet und garnirt „worden u. s. f., so sind die Versicherer den Schaden zu bezahlen „schuldig."

Die Zweifel, welche einst in Hinsicht der Auslegung dieses Artikels obwalteten, haben aufgehört, und die fremden Ursachen, welche Schaden bewirken können, für den der Versicherer gehalten sein soll, werden nicht länger auf Arreste und Anhaltungen von höherer Hand, und Arreste durch die Obrigkeit wegen Privatforderungen beschränkt, sondern sie begreifen, wie Klefeker (in 1 Samml. Hamb. Gesetze Bd. 7 § 504) sagt: „Alle Fälle, wo entweder das Schicksal den „Schaden verhängt, oder das Versehen des Schiffers denselben ver„anlaßt hat, folglich auch den Fall, wo der Schiffer von der Fortsetzung „seiner Reise aus gegründeten Ursachen lange abgehalten wäre." Der besagte Art. 8 zählt zu diesen fremden Ursachen nicht allein überstürzendes und eindringendes Seewasser, sondern auch fehlerhafte Stauung und so ferner.

Die gewöhnliche Leccage an flüssigen Waaren ist der natürlichen

Beschaffenheit derselben zuzuschreiben und kommt folglich dem Versicherten derselben nie zur Last. Aber die außerordentliche, welche durch Sturm, Stoßen des Schiffes u. s. w. veranlaßt wird und nicht etwa von der schlechten Beschaffenheit der Gebinde herrührt, sollte, nach dem Gesagten, ohne Frage von dem Versicherer ersetzt werden. Die außerordentliche Leccage, welche das Aneinanderschlagen der Fäßer im Sturme verursacht, ist Folge des Sturmes und nicht der inneren Beschaffenheit der Waare, so wie das Zerdrücken der Caffeefäßer oder Säcke durch ähnliche Ursachen, und das Verschütten der Waare Folge des Sturmes und nicht der inneren Beschaffenheit ist. Indessen wird nach Hamburgischem Gebrauche die Leccage nur dann bezahlt, wenn das Schiff gestoßen hat, und dieser Gebrauch ist durch gerichtliche Entscheidung genehmigt. Auch wird in Hamburg Extra-Leccage flüssiger Waaren ersetzt, wenn das Schiff durch An- und Uebersegelung eine heftige Erschütterung erlitten hat, wenn es von höherer Macht arrestirt und aufgebracht und länger als drei Monate aufgehalten wird, oder wenn die Güter im Nothhafen entlöscht worden sind. Der hierauf bezügliche Artikel 99 des Theil 2 Tit. II des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen „von 1847“ lautet wörtlich: „der Versicherer ersetzt die Extra-Leccage „nur in dem Falle, wenn das Schiff auf seiner Fahrt durch Stoßen „auf den Grund, oder durch stattgefundene An- oder Uebersegelung „eine heftige Erschütterung erfahren hat, oder wenn das Schiff von „höherer Macht (siehe im ersten Bande dieses Werkes S. 431 Art. 59) „arrestirt oder aufgebracht, und länger als drei Monate vom Tage „der Anhaltung festgehalten, oder die Waaren im Nothhafen entlöscht „worden sind. — Bei Baumöl in Fäßern ohne eiserne Reifen, bei „Wein, Brantewein, Essig, allen Saat- und Terpentinölen, Thran, „Sirop bezahlt der Versicherer in keinem Falle die ersten 10 Pro„cent, bei Baumöl in Fäßern mit eisernen Reifen nicht die ersten „5 Procent (gewöhnliche Leccage). Beim Verkauf im Nothhafen „findet der vorgedachte Abzug von resp. 5 oder 10 Procent nicht „statt.“ — Die Bedingung, daß die Leccage ersetzt wird, wenn das Schiff gestoßen hat, wird wörtlich genommen, und die Leccage ersetzt, auch wenn das Stoßen des Schiffes nicht Ursache der Leccage gewesen ist.

In Betreff des eigentlichen inneren Verderbs der Waaren, enthält der gedachte „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen“

die beiden Art. 59 und 60, welche wir in dem ersten Bande dieses Werkes S. 431 und 432 mitgetheilt haben, und die fast buchstäblich die oben gegebenen Art. 5 und 8 Tit. IV wiederholen. Waaren, welche dem inneren Verderben besonders ausgesetzt sind, als Citronen, Apfelsinen, Aepfel, Rosinen, Corinthen und dergl. werden selten anders als frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle, versichert. Dies, sobald es sich um gewöhnliche Prämien handelt, gilt auch von weniger leicht verderblichen Waaren, als Getreide, Mehl u. s. w. Nur zu höheren, gewöhnlich doppelten, Prämien und mit besonders guten Schiffen, zeichnet man hier diese Artikel frei von 10 Procent Beschädigung an den Waaren. In Folge solcher Stipulationen kommen selten Fälle vor, wo die Auslegung der mitgetheilten Gesetze eine gewisse Wichtigkeit besäße; wenn sie aber vorkommen, so folgt man derselben Auslegung, welche man in Rücksicht der Leccage gelten läßt. Ist z. B. Mehl frei von 10 Procent Beschädigung versichert worden, und läuft das Schiff, wegen eines erlittenen Schadens in einem Nothhafen ein, und löscht dort um zu repariren, so bezahlt der Versicherer den Schaden an dem Mehl, wenn er mehr als 10 Procent beträgt, nur wenn eine äußere Beschädigung durch Seewasser stattgefunden, nicht aber wenn das unbeschädigt gelöschte Mehl sich während des langen Aufenthalts der Reparatur erhitzt und ganz oder zum Theil unbrauchbar wird. Hingegen würde der Versicherer auch einen Schaden der letzten Art ersetzen, wenn die Verzögerung der Reise durch Arrest oder Aufbringung entstanden wäre. Nach dem Art. 60 des „Allgemeinen Plans Hamb. „See-Versicherungen“ muß der Aufenthalt in diesem Falle drei Monate gedauert haben, ehe der Versicherer für den dadurch entstandenen Verderb in Anspruch genommen werden darf. Daß dem Versicherer in beiden Fällen die Kosten zur Last gebracht werden, welche man aufwendet, um dem inneren Verderben vorzubeugen, oder den Fortgang desselben zu hemmen, bezeugt eine gewisse Unvollkommenheit der betreffenden Verfügungen.

Wenn aber der auf solche Art durch inneres Verderben entstandene Schaden weniger als die stipulirten Procente beträgt, oder wenn die Versicherung „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall“ geschlossen ist, so ersetzt der Versicherer denselben nur in dem Falle der besagten Ausnahme. Die Bedeutung des Ausdruckes: „Beschädigung“ hat manchmal zu Misverständnissen geführt, da einige Versicherte von ihren Versicherern Schaden-Ersatz für inneres Ver-

derben gefordert haben, das sich während der Aufbringung und Anhaltung an solchen Waaren entwickelt hatte, die frei von Beschädigung versichert worden waren.

Nach dem Art. 352 des Französischen „Code de Commerce“ sollen „der Abgang, die Verminderung und Schäden, welche durch „die innere Beschaffenheit der Sache (par le vice propre de la chose — „ex vitio rei) entstehen, dem Versicherer nicht zur Last kommen.“ Und der Art. 355 desselben Codex bestimmt: „Alle Waaren, welche „ihrer Natur nach einer besonderen Verschlimmerung oder Verminde„rung ausgesetzt, wie Getreide oder Salz, oder Güter, welche dem „Lecken unterworfen sind, müßen in der Police bezeichnet werden, wi„drigenfalls haften die Versicherer für keine Schäden oder Verlüste, „welche eben diese Waaren überkommen könnten, woferne nicht der „Versicherer zur Zeit der Unterzeichnung der Police mit der eigen„thümlichen Natur der Verschiffung unbekannt gewesen wäre.“ Aber das innere Verderben einer Sache, welches durch äußere zufällige Ursachen veranlaßt wird, fällt dem Versicherer auch nach Französischen Gesetzen unvermeidlich zur Last. Dies erhellt aus dem „Guidon de la mer“ Chap. 5 Art. 8 und aus Pothier No. 66, wenn auch Emérigon nicht ganz damit einverstanden zu sein scheint. Der letztere hält die Versicherer auch in Fällen ungewöhnlicher Leccage verantwortlich, wenn Sturm und Ungewittrr eine größere Leccage verursacht hätten, als die, welcher die Waare überhaupt unterworfen ist, unter der Bedingung jedoch, daß diese Eigenschaft in der Police angedeutet worden ist. Desgleichen Valin. Die Policen von Paris und Bordeaux (siehe Band 1 S. 453) stipuliren eine vertragmäßige Befreiung von 10 Procent Havarie bei Flüssigkeiten in Fässern und außerdem für gewöhnliche Leccage 2 Procent Abschlag bei kleinen Küstenfahrten (petit cabotage), 4 Procent bei größeren Küstenfahrten (grand cabotage) und 10 Procent bei größeren Reisen (voyages de long Cours), aber die obgedachte Exemtion von Havarie kann nur bei wichtigen Havarien (avaries matérielles) gefordert werden. Die Einwirkung äußerlicher Umstände auf die innere Beschaffenheit der Waare, so daß daraus ein Anspruch auf den Versicherer entspränge, würde demnach immer dem Abzug von 2, 4 und 10 Procent für gewöhnliche Leccage, nach Maßgabe der größeren oder kleineren Reisen, unterworfen bleiben. Um den Versicherer von allen Ansprüchen für Leccage irgend einer Art, selbst für solche freisprechen zu können, welche durch Sturm, Stoßen, Strandung und andere gewaltsame Umstände

entstanden wäre, müßte die Police: „frei von Leccage“ gezeichnet sein.

In England stehen die Versicherer gleichfalls nicht für natürliches Verderben, gewöhnliche Leccage und Verlust durch schlechte Beschaffenheit der Gebinde ein, auch nicht für den Schaden, der von schlechter Stauung, Beraubung des Schiffsvolks entsteht, weil für diese letzteren Schäden, der Capitain und der Rheder allein verantwortlich sind. Wenn aber durch Sturm und andere unvermeidliche Zufälle, Verderben oder Leccage entsteht, so müssen die Versicherer diesen Verlust, nach Abzug der gewöhnlichen Leccage, welcher nach der Beschaffenheit der Artikel und der Länge der Reisen verschieden ist, ersetzen. Kann aber keine äußere Ursache, als Sturm und dergleichen als Veranlassung der Leccage angeführt werden, so wird diese den natürlichen Ursachen zugeschrieben und nicht ersetzt.

Weil die Englischen Versicherer durch das Memorandum in der Police, von aller Beschädigung an verderblichen Waaren frei sind, so kann der Fall nicht wohl vorkommen, daß von ihnen Ersatz für einen Schaden durch inneres Verderben, das von zufälligen äußeren Umständen entstanden ist, gefordert würde.

Die Preußischen Assekuranz-Gesetze sagen § 2222. „Der Ver„sicherer haftet bei Waaren und Güter für keinen Schaden, der aus „der natürlichen Beschaffenheit selbst, aus ihren Fehlern und Mängeln „und aus der schlechten Fustage oder Emballage entsteht.“

§ 2223. „Wenn also Weine sauer werden, Oele verderben, „Früchte verfaulen oder sonst umkommen, Getreide oder Kastanien „sich anstecken oder die Waare durch innerlich erzeugtes Ungeziefer be„schädigt wird, so trifft der Schade den Versicherten allein.“ § 2224. „Eben dies gilt von einem, durch Auffressen, Benagen und Zernichten „von Mäusen, Ratten oder anderen Ungeziefer, verursachten Schaden.“ § 2225. „Ist aber die Reise durch Zufall ungewöhnlich verzögert „worden, so muß der Versicherer auch dergleichen bei verderblichen „Waaren, aus solchem Aufenthalt entstandenen Schaden tragen.“ § 2226. „Ferner haftet der Versicherer nicht, wenn Weine, Oele, „oder andere Flüssigkeiten verlecken, ohne daß dieses eine Folge von „Stoßen des Schiffes, vom Stranden, oder von einem anderen „Unglücke ist.“

Die Schwedische Assekuranz-Ordnung, Art. 6 § 13, stimmt in Hinsicht der Vorschriften über verderbliche Waaren, mit der Hamburgischen völlig überein.

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ enthält folgende Stipulationen: Art. 643. „Bei Versicherungen auf Flüssigkeiten, „zum Beispiel auf Weine, Branteweine, Oele, Pech, Theer, Sirop „und andere, so wie auch Salz und Zucker, ist der Versicherer frei „von aller Verantwortlichkeit für das Leck- oder Flüssigwerden, wo„ferne der Verlust nicht durch das Stoßen, Stranden oder Schiffbruch „des Schiffes veranlaßt worden, oder daß dergleichen Waaren nicht „in einem Nothhafen haben gelöscht und dann wieder verschifft werden „müssen. In allen Fällen wo der Versicherer verbunden ist, den „Schaden zu vergüten, der durch das Lecken oder Flüssigwerden ent„standen ist, wird man nichts desto weniger den Verlust davon ab„ziehen, den dergleichen Waaren, nach dem Bericht der Experts oder „Sachkundigen, gewöhnlich erleiden.“ Art. 644. „Wo unter der „gewöhnlichen Benennung von Waaren oder Effecten, oder auf irgend „welches Interesse des Versicherten und in Gemäsheit des Gesetzes, „Versicherung genommen worden ist, und wo es sich ergiebt, daß die „versicherten Gegenstände einer schnellen Verschlechterung oder Ver„minderung ausgesetzt sind, da ist der Versicherer frei von allem dar„aus entstehenden Schaden, den er nach denen, am Orte der Ver„sicherung herrschenden Gebräuchen, zu tragen nicht verbunden ist. „Bei vorfallenden Streitigkeiten wird, in Folge des Berichts der „Sachkundigen, gerichtlich darüber entschieden werden. — Wenn sich „unter denen hier oben angegebenen Waaren ihrer welche befänden, „die an dem Orte wo die Versicherung geschehen, nur unter der Be„dingung frei von Havarie, Leccage oder Flüssigwerden versichert „werden können, da geht der Versicherer vollkommen frei aus.“ Art. 645. „Wenn Waaren von der, im vorangehenden Artikel be„schriebenen Gattung, namentlich in der Police bezeichnet wären, „und dies ohne besondere, die Havarie betreffenden Stipulationen, so „ist der Versicherer frei von allen Schäden oder Havarien, die nicht „drei Procent übersteigen.“

Der: „Codigo Commercial Portuguez“ wiederholt buchstäblich die obbezeichneten drei Artikel, 643, 644 und 645 des Holländischen Gesetzbuches, und zwar in seinen drei Artikeln, 1761, 1762 und 1763.

Das Sardinische Handelsgesetzbuch von 1842 enthält in seinem Artikel 382 folgende Worte: „Abfall, Verminderung und Verlust, „deren Ursprung in der eigenthümlichen Beschaffenheit des Gegenstan„des liegt, so wie Schäden, wovon die Eigenthümer, Befrachter oder

„Ablader die unmittelbare Ursache sind, können dem Versicherer nie „zur Last gelegt werden.“

Nach dem Spanischen Handelsgesetzbuch von 1829, Art. 862, hat der Versicherer keine Schäden zu tragen, welche aus der Leeage, Verringerung und Verlüste aus eigenthümlichen Mängeln der versicherten Sache entspringen, wenn sie nicht durch eine specielle Clausel mit durch die Police umfaßt werden.

Die im Kapitel 3 Titel II Abtheil. II unseres ersten Bandes, S. 475 bis 485 gegebenen Triester Policen, so wie die daselbst S. 525 angeführten Neapolitanischen, und die im Anhange dieses Bandes befindlichen Genueser Policen, enthalten die, in den übrigen Italienischen Häfen gangbaren Gebräuche.

Bei Versicherungen auf Casco wird es häufig eine schwere Aufgabe werden, mit Genauigkeit zu entscheiden, in wiefern ein Schaden an dem Schiffe und dessen Zubehör der natürlichen Abnutzung oder äußeren zufälligen Ursachen beigemessen werden muß.

Die natürlichen Abnutzungen auf der versicherten Reise, sowohl an dem Körper des Schiffes als an den Segeln, Tauen u. s. w. sind als innerer Verderb und nicht als zufällige, unvorhergesehene Verlüste zu betrachten — sie werden folglich nicht von den Versicherern ersetzt. Aber alle Schäden, welche durch äußerliche, zufällige Umstände an dem Schiffe und dessen Geräthschaften entstehen, sei es durch Sturm, Stoßen, Strandung oder andere Unglücksfälle, müssen von ihm ersetzt werden. Mit hinreichender Genauigkeit zu entscheiden, ob ein Schaden an dem Schiffe und dessen Zubehör der natürlichen Abnutzung oder äußeren zufälligen Ursachen gestattet werden muß, ist nicht immer möglich. Wenn dies bei Strandungen, Scheiterungen und dergleichen keine schwere Aufgabe bleibt, so ist sie es unbedingt unter den Wirkungen eines Sturmes auf offener See. In Hamburg herrschte ehemals der Gebrauch, daß von der partikularen Havarie auf Casco, die Hälfte von den Versicherern bezahlt ward, wenn das Schiff nicht gestoßen hatte. Nach dem Art. 104 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen,“ ist diesem Gebrauch ein Ende gemacht. Der Artikel lautet: „Als Folge der Abnutzung im „gewöhnlichen Gebrauch, und also nicht vom Versicherer wird angesehen, wenn Segel beschädigt, vom Winde zerrissen oder fortgeführt „werden, wenn Anker, Taue, Ketten und laufendes Tauwerk beschädigt werden oder brechen, und ist demnach der Versicherer nicht verantwortlich, wenn das Beschädigte, Zerrissene oder Gebrochene dem-

„nächst weggekappt werden müßte. Auch hebt eben dieser Artikel die „bisherige Usanz, dem Versicherer auf Casco nur die Hälfte der Ha„varie partikuliere, die nicht durch Stoßen entstanden ist, bezahlen zu „machen — gänzlich auf.“

Die Preußische Assekuranz-Ordnung, § 2220 und 2221 sagt: „Der Versicherer auf Casco ist nicht zum Ersatz verbunden, wenn „die Schiffsgeräthschaften während der Reise durch den ordentlichen „Gebrauch brechen, oder abgenutzt und zernichtet werden. Dahin ge„hört auch das Brechen der Masten oder der Taue, imgleichen der „Verlust der Anker oder Segel, wenn der Schaden nicht durch „Sturm oder sonst durch außerordentliche Zufälle veran„laßt wird.“

Die neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften stipuliren folgendes: § 53. „Wenn das versicherte „Schiff oder die versicherten Güter, in sich selbst ohne einen äußeren „Unfall, verderben oder schlechter werden, so sind die Versicherer da„für niemals verantwortlich. Wird also ein Schiff condemnirt, als „unfähig die Reise fortzusetzen, so ist zu erweisen, daß diese Unfähig„keit von erlittenen Unfällen auf der versicherten Reise, nicht aber von „Alter und Baufälligkeit herrühre, wenn die Versicherer zu zahlen „verpflichtet sind.“ § 54. „Wenn Segel zerreißen, vom Winde zer„rissen oder fortgeführt werden, und Anker oder Taue brechen, so „wird dieses als eine Folge ihrer Schadhaftigkeit oder der Abnutzung „im gewöhnlichen Gebrauch angesehen, und die Versicherer sind also „nicht ansprüchig dafür, auch dann nicht, wenn das Zerrissene oder „Gebrochene, demnächst weggekappt werden mußte.“ § 55. „Wenn „Weine sauer werden, so wird dies unter allen Umständen als in„nerer Verderb angesehen, und von den Versicherern nicht vergütet.“

Schäden, welche am Schiffe durch Prangen, um einer Strandung zu entgehen, und überhaupt Schäden, welche durch außerordentliche Anstrengung veranlaßt werden, können nicht als Verlüste angesehen werden, die den natürlichen Eigenschaften der Sache beizumessen sind. Doch bei der Aufzählung und Beleuchtung der Fälle, welche zur großen und zur partikularen Havarie gehören, werden wir in den Abhandlungen von den Havarien weiter über diese Materie zu sprechen, Gelegenheit finden.

Um den Schaden, welcher einem Schiffe und dessen Zubehör, durch Sturm, Ungewitter und andere äußere, gewaltsame Umstände zustößt, mit großer Bestimmtheit nur diesen allein zuschreiben zu kön-

nen, giebt es kein anderes, unfehlbares Mittel, als deſſen Neuheit und der mit derſelben verknüpfte völlig tüchtige Zuſtand. Da es aber in dieſem, der Natur der Sache nach, nicht lange verbleiben kann, ſo muß jeder Verſicherer vorausſetzen, daß ein Schiff, worauf er Verſicherung leiſtet, ſich nicht gerade in eben dieſem vollkommenen Zuſtande befände, und demnach für den größeren Riſico, den er bei mehr abgenutzten Schiffen trägt, Entſchädigung in einer höheren Prämie ſuchen. Es reicht hin, daß ein Schiff im Stande ſei, die verſicherte Reiſe glücklich zu vollenden, und den gewöhnlichen Gefahren derſelben zu widerſtehen. Erleidet dann ein ſolches tüchtiges Schiff eine Beſchädigung durch äußere Umſtände und zeigen ſich bei Reparatur noch Fehler, welche nicht den Unfällen auf der verſicherten Reiſe, ſondern früheren Unfällen oder innerem Verderben beizumeſſen ſind, ſo müſſen dieſe ſorgfältig von denjenigen abgeſondert werden, die der Verſicherer der Beſchädigung wegen zu erſetzen hat. Daß dies nur durch Sachkundige geſchehen kann, leuchtet von ſelbſt ein. Wenn es ſich ergiebt, daß ein Schiff beim Anfang einer Reiſe in einem untauglichen Zuſtande ſich befand, d. h. wenn es nicht im Stande war, die vorhabende, verſicherte Reiſe mit Sicherheit zu vollenden, ſo ſind alle Schäden, die daſſelbe erleidet, als Folge des inneren Fehlers anzuſehen und der Verſicherer iſt zu gar Nichts verpflichtet. Hierüber herrſcht ein großer Zuſammenklang der Meinungen unter mehreren Autoren, z. B. Baldaſſeroni Tom. II P. V Tit. 5 § 18. Balin Art. 29—46, endlich Pothier No. 66. Der Verſicherer, der für das innere Verderben des Schiffes, welches daſſelbe auf der verſicherten Reiſe leidet, nicht einſteht, kann natürlich noch viel weniger für das innere Verderben verantwortlich ſein, welches ſchon vor dem Anfang des Riſico's ſtattfand. Er muß die Prämie verdienen können; und wenn dies durch die Beſchaffenheit der verſicherten Sache unmöglich wird, ſo kann die Verſicherung auch nicht gültig ſein.

Was in dieſer Hinſicht die Engliſchen Grundſätze beſtimmen, das haben wir bereits auseinander zu ſetzen Gelegenheit gefunden, auch die Frage unterſucht, ob und in wie fern die Untauglichkeit des Schiffes den Verſicherer auf Waaren von ſeiner Verpflichtung befreien kann oder nicht.

Drittes Kapitel.

Verlüſte für welche der Verſicherer nicht haftet.

In dem letzten (achten) Abſchnitte des voranſtehenden Kapitels haben wir einen beſonderen Zweig der Verlüſte beleuchtet, wofür als billige, von einem richtigen Rechtsgefühl ausgehende Ausnahme, der Verſicherer nicht in Anſpruch genommen werden darf — es iſt die Gefahr alles inneren Verderbs bei verſicherten Gütern, der nicht die Geburt äußerlicher Umſtände und ihres Einfluſſes, ſondern die meiſtens unvermeidliche Folge der natürlichen Beſchaffenheit der Waare ſelbſt iſt. Für dieſen Verderb, wenn er ſich auch in dem Verlauf der verſicherten Reiſe entwickelt und erſt nach Vollendung derſelben kund gethan hat, haftet der Verſicherer, wie wir ſchon bemerkt haben, in der Regel nicht. Doch liegt in dieſer Ausnahme nicht die einzige Schwierigkeit, welche der vollkommenen Erreichung des eigenthümlichen Zweckes aller Verſicherungen, d. i. der Uebertragung der Gefahren der See aus einer Hand in die andere, manchmal im Wege ſteht. Andere Hinderniſſe entſtehen aus der Natur der Sache ſelbſt, und fließen entweder aus den Vorſchriften der verſchiedenen Handelsgeſetzbücher, oder auch, ſie löſen ſich in die vertragmäßigen Befreiungen von einem Theile der üblichen Gefahren auf, je nachdem Verſicherer und Verſicherte ſich darüber haben einverſtehen können.

Auf die Verſchiedenheit der betreffenden geſetzlichen Vorſchriften in den verſchiedenen Ländern, iſt bereits ſchon oben hingewieſen worden. Auch haben wir gezeigt, daß in einigen derſelben, wie z. B. in Frankreich, manche Policen die Ausnahmen wieder aufheben, welche die Geſetzbücher geſtatten. Dies, unter anderm, iſt der Fall in Betreff einer der wichtigſten Gefahren, die, nämlich, welche auf den Betrug des

Schiffers und des Schiffsvolks Bezug hat und Baratterie heißt. Der Art. 353 des Französischen „Code de Commerce“ spricht den Versicherer frei von aller Verantwortlichkeit für die Baratterie des Schiffers und des Schiffsvolkes; in den Policen der beiden Französischen Häfen Marseille und Nantes aber, so wie in den Policen von Cette, unterzieht sich der Versicherer der betreffenden Verantwortlichkeit; in den Pariser Policen, so wie in denen der vier Häfen, Havre, Rouen, Dünkirchen und Bordeaux, haftet der Versicherer für keine Baratterie, deren in Bezug auf Rheder oder Theilhaber an der Rhederei eines Schiffes, der Schiffer sich schuldig machen könnte, wenn er von ihnen selbst eingesetzt worden ist. In Hamburg, in Antwerpen, in London, in New-York, Philadelphia und in New-Orleans, desgleichen in Triest, übernehmen die Versicherer die Gefahr der Baratterie in ihrem ganzen Umfang, in Amsterdam und in Rotterdam nur dann, wenn sie ohne Kenntniß und Theilnahme des Versicherten stattgefunden hat. Bei Versicherungen auf Caseo und auf Fracht, ist, dem Art. 640 des „Wetboek van Koophandel“ zufolge, der Versicherer frei von allem Schaden durch Baratterie des Schiffers, woferne nicht das Gegentheil stipulirt worden ist. Eine Stipulation dieser Art wird aber ungesetzlich, wo der Capitain des Schiffes einziger Rheder ist, oder in so fern als er dabei betheiligt sein mag.

In den Copenhagener Policen verpflichten sich die Versicherer für die Spitzbüberei der Mannschaft, aber nicht des Schiffers — eine Stipulation, welche, so mangelhaft sie auch sein mag, sich dennoch auf eine vortheilhafte Weise von der allgemeinen Regel der ehemaligen Assekuranz-Ordnung auszeichnet, in deren Gemäßheit der Versicherer von aller Verantwortlichkeit für das Vergehen des Schiffsvolks frei blieb, wenn er für diejenigen des Schiffers nicht zu haften hatte. Für Schäden, welche durch Fehler oder Betrug des Versicherten entstehen, kann die Verbindlichkeit des Versicherers offenbar nicht in Anspruch genommen werden. Dies liegt in der Natur der Sache; und eine entgegengesetzte Lehre würde mit der gesunden Vernunft im Widerspruche stehen. Betrug an und für sich selbst löst jedenfalls einen jeglichen Contract auf; und Handlungen jeder Art, welche den Bestimmungen der Gesetze oder eines Contractes zuwider laufen, und dadurch neue Gefahr für den versicherten Gegenstand herbeiführen, so wie z. B. willkührliche Veränderungen des Schiffes, der Reise, Neutralitäts-Brüche, Verletzungen der Zollgesetze, Bücken in der Herbeischaffung der nöthigen Schiffs-Documente u. dergl., müssen, wie wir alles dies bei verschie-

denen Gelegenheiten gezeigt zu haben glauben, den Versicherer von aller Verantwortlichkeit entlassen.

Bei Versicherungen auf Casco, wenn der Schiffer zugleich des Schiffes Eigenthümer ist, bleibt der Versicherer frei von aller Verantwortlichkeit für dessen etwanige Fehler; aber in Beziehung auf die Ladung unterliegt seine übliche Eigenschaft als Schiffer durchaus keiner Veränderung, und in allen Ländern, wo der Versicherer für des Capitains Fehler und Vergehen zu haften hat, besteht auch des Versicheres Verantwortlichkeit in diesem Betreff in ihrer ungeschwächten Kraft. Ist der Schiffer zugleich Cargadeur, oder als solcher zu fungiren berechtigt, so hängt bei vorfallenden Fehlern und Versehen, die Verantwortlichkeit des Versicherers allein von dem Umstande ab, ob die daraus entstandenen Schäden in das Gebiet des Schiffers, als Vertreter der gemeinsamen, ihm anvertrauten Interessen, oder in das des Vertreters der Ladungs-Interessenten oder Eigenthümer derselben fallen; denn in dem ersten Falle würde der Versicherer dafür zu haften haben, so wie er in dem zweiten frei ausgehen würde. Dies natürlich gilt nur bei Versicherungen auf Casco.

In wie fern der Mangel an Seetüchtigkeit eines Schiffes den Versicherer in Bezug auf Casco und auf Güter aller Verantwortlichkeit entbinden kann, das haben wir schon auseinander zu setzen Gelegenheit gehabt, desgleichen auch die eigentlichen Elemente und Erfordernisse einer genügenden Seetüchtigkeit des Schiffes beleuchtet. Siehe oben S. 165—168. In der Regel wird immer angenommen, daß ohne die erforderlichen Qualificationen der Seetüchtigkeit zu besitzen, kein Schiff es wagt, noch wagen dürfte, in See zu stechen, daher denn auch dem Assekuradeur, der dieselbe bestreiten will und das Gegentheil behauptet, jedenfalls die Beweislast obliegt.

Schade an Gütern, durch die Unfälle der See oder durch inneren Verderb, der aus See-Unfällen entsteht, fällt dem Versicherer immer zur Last. Unter diesen Gütern giebt es aber ihrer manche, welche, mehr wie andere, durch die Folgen der Gefahren, wogegen Versicherung genommen worden ist, verschlechtert werden können — so kann z. B. das Eindringen des Seewassers, bei einer Sorte von Artikeln eine Werthverringerung von 50 Procent, bei der anderen eine von nur 10 Procent veranlassen: der Aufschub eines Monates in gewissen Jahreszeiten kann völligen Verderb in einem Artikel erzeugen, wenn ein anderer während desselben Zeitraums dadurch nicht im mindesten angegriffen wird. Hiezu kommt dann, bei leicht ver-

derblichen Waaren, die Schwierigkeit ſicher und genau beſtimmen zu können, in wie fern dieſe Verſchlechterung von den Gefahren der See, für welche der Verſicherer prima facie verantwortlich bleibt, herrühren kann, oder ob dieſelbe der eigenthümlichen Beſchaffenheit der Waare und ihren Fehlern, die ihm nicht aufgebürdet werden können, zugeſchrieben werden muß. Aus dieſer Schwierigkeit entſpringt dann die nicht geringere, für dieſen Unterſchied der Qualität, in allen Fällen eine angemeſſene und richtige Prämie beſtimmen, und unbillige Forderungen des Verſicherten für Verlüſte abwehren zu können, die er auf Rechnung der Einflüſſe der See zu ſchreiben geneigt ſein möchte, anſtatt ihren Urſprung in der eigenthümlichen Beſchaffenheit der Waare ſelbſt zu ſuchen. Dieſe vereinten Umſtände haben Verſicherer in mehreren Ländern veranlaßt, allerlei Stipulationen in die Police einzuführen, wodurch ſie in Betreff gewiſſer, leicht verderblicher Artikel nur für totalen Verluſt eine Verantwortlichkeit auf ſich nehmen, oder mit Hinſicht auf andere, ſich völlig von derſelben losſagen, woferne der Schaden oder der Verluſt nicht gewiſſe, in der Police ausdrücklich beſtimmte Procente vom Factur-Betrag, oder von dem darin angegebenen Werthe überſteigen ſollte. Wir haben ſelbſt von einer Police gehört, ihrer aber nicht habhaft werden können, worin die Clauſel ſtehen ſoll: frei von 50 Procent Beſchädigung, ſelbſt im Strandungsfall. In Betreff der Wahl der Waaren ſelbſt, denen dieſe Bedingung auferlegt wird, ſo wie in dem Quantum der Procente, die nothwendig überſchritten werden müſſen, ehe der Verſicherte Anſprüche auf Schaden-Erſatz zu machen berechtigt ſein kann, herrſcht unter den Handels-Staaten eine nicht geringe Verſchiedenheit. Wir haben dieſe theilweiſe in unſerm erſten Bande bei der Beleuchtung der verſchiedenen Policen berührt; aber eine genaue Zuſammenſtellung derſelben wird der Leſer in der dieſem Bande angehängten Tabelle finden. Der gewöhnliche Ausdruck, deſſen man ſich bei Einführung dieſer vertragsmäßigen Bedingungen bedient, iſt: „frei von Beſchädigung“ oder „frei von 3, 5 oder 10 Procent Beſchädigung;“ und wenn bei dieſer Gelegenheit das Wort: Havarie gebraucht wird, ſo bedeutet es immer einen partiellen Verluſt durch die Zufälle und Schäden der See. Ein Verſicherer, der eine Police mit den Worten unterzeichnet: „frei von Beſchädigung“ — erklärt dadurch, daß er für keinen Schaden gebunden ſein will, der nicht ein Total-Verluſt wäre. Zeichnet er aber mit dem Vorbehalt: „frei von Beſchädigung unter 3, 5 oder 10 (auch mehrere) Procente,“

so bedeutet dies, daß er keinen Schaden bezahlt, der sich nicht zum mindesten auf die genannten Procente beläuft, und daß er in beiden Fällen einen Total-Verlust vergütet, wenn er stattfindet.

Annoch müssen wir bemerken, daß eine Havarie particuliere am Bestimmungsorte nicht nach dem Factur- oder dem versicherten Werthe, sondern nach dem Börsenpreise regulirt wird. Ist dennoch eine Waare „frei von 10 Procent Beschädigung“ versichert, so muß sich deren Werth um 10 Procent oder mehr nach dem Börsenwerth verringert haben, um den Versicherer in Anspruch nehmen zu können, der eben so viele Procente von der Taxe der Police zu ersetzen hat, als der Schaden an der Waare beträgt.

In Amsterdam werden auf Güter, die frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall gezeichnet sind, selbst im Strandungsfall die ersten 50 Procent nicht ersetzt, in Bremen aber nicht die ersten 10 Procent, welche der Versicherte als gewöhnlichen Verderb zu tragen hat.

In Hamburg wird bei der Clausel: „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle,“ ein jeder Schaden, der 3 Procent übersteigt, zum Vollen ersetzt, wenn das Schiff strandet.

Von den exceptionellen Artikeln auf den Londner Policen haben wir bereits im ersten Bande S. 445 geredet. Die betreffende Stipulation ward in England zuerst im Jahre 1749 eingeführt, anfänglich: „common Memorandum“ genannt, und die darin bezeichneten Artikel hießen: „Memorandum articles.“ Was zu diesen gerechnet werden kann, ist allerdings classificirt, aber es haben sich Lücken in dieser Classification erwiesen, so daß besondere gesetzliche Verfügungen nothwendig wurden, um festzusetzen, z. B. daß unter der Benennung: Korn, im Memorandum auch Malz, Erbsen und Bohnen verstanden werden müsse, Reis aber nicht dazu gehöre.

Die Versicherer, welche den Londner Policen gemäß Verluste unter den vertragmäßigen Ausnahmen des „Memorandums“ zu bezahlen hatten, bezahlten bisher nur so viel von dem Betrag eines Schadens, als davon nach Abzug der stipulirten 3 oder 5 Procente übrig blieb. Aber in neuerer Zeit hat sich in dieser Hinsicht ein gerechterer Sinn zu erkennen gegeben, und heut zu Tage bezahlen die Englischen Versicherer den ganzen Schaden, sobald er die stipulirte Gränze von 3 oder 5 Procente übersteigt. Der Zweck eines solchen Vorbehaltes ist dem Versicherer Schutz gegen Forderungen für geringfügige Schäden zu verleihen. Die vertragmäßige Befreiung

von allem Schaden unter 5 Procent, bezieht sich auf alle Artikel, welche der Beschädigung durch Seewasser mehr ausgesetzt sind, als die Ladung in ihrer Allgemeinheit; und wo sich diese Befreiung auf 3 Procent beschränkt, da versteht man darunter, daß in Bezug auf die Ladung im Allgemeinen, auf Casco und auf Fracht, der Versicherer nicht verantwortlich bleibt, wofern der Verlust sich nicht auf 3 Procent erhebt. Wo in der Englischen Rechts-Praxis der 5 Procent Erwähnung geschieht, da heißen die betreffenden Artikel: „enumerated Articles;“ wo es sich nur um 3 Procent handelt, da wird der Ausdruck: „other Goods“ gebraucht. Durch eine Versicherung „frei von aller Beschädigung,“ erklärt sich der Versicherer nur dann gebunden, wenn ein totaler Verlust stattfindet; was als solcher betrachtet werden darf, das haben wir in unserem ersten Bande S. 445 vollständig auseinander gesetzt. Wir werden in unserem Abschnitte über Abandon auf diesen Gegenstand zurückzukommen und ihn weiter zu beleuchten Ursache finden. Mittlerweile müssen wir bemerken, daß nach Englischem Gebrauch, wenn die ganze Ladung aus verschiedenen, besonderen Collis, der sogenannten „enumerated Articles“ — (wie oben beschrieben worden ist) besteht, die sich zu einer separaten Schätzung eignen, und wenn von diesen einige verloren gehen sollten, so haftet der Versicherer für den ganzen Betrag der verlorenen, und vergütet diesen Theil als totalen Schaden nach der Taxe in der Police. Doch kann dies nur dann gefordert werden, wenn jedes separate Gebinde oder Gepäck buchstäblich und gänzlich zu Grunde gegangen ist. Wenn es nur stark beschädigt oder ausgewaschen wäre, so groß auch immer der Verlust oder die Beschädigung sein mag, da hält die Regel nicht Stich, und der Versicherer ersetzt nur dann den Verlust, wenn die Beschädigung die stipulirten 3 oder 5 Procent erreicht. Auch läßt sich jene Regel nicht auf Waaren anwenden, die lose in das Schiff geladen worden sind, da von einem totalen Verlust eines Theils derselben keine Rede sein kann. (Siehe den Fall von Hills vs London Ass. Comp. 5 Mees & Wels 569.)

In den Vereinigten Staaten herrscht in dieser Hinsicht eine ganz verschiedene Regel und der Versicherte kann für totalen Verlust eines Theiles des versicherten Gegenstandes keinen Anspruch machen, mag derselbe in separaten Gepäcken und Gebinden, oder lose verschifft worden sein, woferne nicht ein totaler Verlust der ganzen Gattung, z. B. der ganzen Quantität Korn oder Zucker stattgefunden hat. Bei der sogenannten „enumerated Articles,“ d. h. den Gütern, die durch den

Vorbehalt der 3 oder 5 Procent einer gewissen Befreiung von allem Schaden-Ersatz genießen, der diese Gränzen nicht überschreitet, können allerdings Versuche des Versicherten vorfallen, dergleichen particelle Verlüste in totale umzuwandeln, aber die eigentliche Frage, was zu den einen oder den andern gehört, kann nur mit besonderer Beziehung auf allgemeine, feste Grundsätze beantwortet werden, und das Memorandum, d. i. die Liste der gedachten Artikel, welche die Ausnahme bilden, bringt in diesen Regeln keine Aenderung hervor — es schließt nur allen Schaden-Ersatz für einen bestimmten partiellen Verlust aus, ausgenommen unter gewissen Bedingungen.

Von einer Police mit der Clausel: „frei von Havarie, die „allgemeine allein ausgenommen,“ ward es auch unlängst behauptet, daß wo eine allgemeine Havarie stattgefunden hätte, die Versicherer auch für partielle Verlüste einstehen müßten. Diese Auslegung aber hat aufgehört. „Frei von Havarie, mit alleini„ger Ausnahme der allgemeinen,“ bedeutet heut zu Tage, daß der Versicherer in Folge des Memorandums für nichts weiter als für einen Total-Verlust zu haften hat, daß er aber für allgemeine Havarie-Schäden in jedem Falle verantwortlich ist.

In Hamburg war es früher gebräuchlich auch von Schiffen in Ballast fahrend Havarie grosse zu berechnen, aber nach dem bereits mehrfach citirten Art. 104 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Versicherungen“ findet dies nicht länger statt.

Bei Anwendung der Clausel: „frei von Havarie unter 3 Procent,“ auf Schiffe, ist es jetzt eine allgemein einverstandene Sache, daß wenn ein solches Schiff in Ballast, i. e. ohne Ladung an Bord zu haben, seinen Anker kappt, oder irgend einem Schaden von der Natur einer allgemeinen Havarie sich freiwilliger Weise aussetzt, der Versicherer für denselben eben so verantwortlich bleibt, als handelte es sich hier wirklich um allgemeine Havarie, wenn auch der Schaden sich nicht auf 3 Procente beliefe, und dies selbst dann, wenn in dem Augenblicke, wo dies Opfer gebracht wird, nur ein einziger Gegenstand der Gefahr ausgesetzt wäre, wo dann natürlich von einem Beitrag zur Havarie keine Rede sein kann. Uebereinstimmende Ansichten mit dieser Regel sind in Benecke's Principl. of Indemn. in Mar. Insur. p. 473, in Steven's Essay on Average p. 229 Edit. V und in Phillips Vol. II p. 503 zu finden.

Der in den Policen häufig vorkommende Vorbehalt: „frei von aller Havarie, ausgenommen wenn sie allgemeiner Art

ist und im Strandungsfalle,« hat nicht immer zu einer richtigen Auslegung geführt. Doch wird sie heut zu Tage so gelesen und gedeutet, als wenn die Worte die folgenden wären: »frei von aller »Havarie, die keine allgemeine ist, oder wofern das Schiff »nicht gestrandet hat,« das heißt, daß wenn das Schiff gestrandet hat, so sind die Versicherer für alle, durch das Seewasser auf die reservirten Güter entstandenen Schäden, so geringfügig auch die daraus entsprungene Verschlechterung sein mag, eben so verantwortlich, als wenn in dieser Hinsicht durchaus keine Ausnahme gemacht worden wäre. Wir haben uns bereits über die Ursache dieser Clausel früher ausgesprochen, und gesagt, daß da eine genaue Absonderung des in einer Waare vorgefundenen Schadens, ob er durch das Eindringen des Seewassers entstanden ist, oder aus ihrer natürlichen Beschaffenheit fließt, eine höchst schwierige, wenn nicht Sache der Unmöglichkeit wäre, so hat man es vorgezogen, denselben auf Rechnung der Strandung zu schreiben, um darnach beurtheilt werden zu können.

Die in dem vorangegangenen Kapitel gegebenen Erläuterungen über die Natur einer Strandung, in so weit der richtige Begriff und die Auslegung derselben Einfluß auf die Police üben können, überheben uns hier einer weiteren Erörterung dieses Gegenstandes. Zu bemerken aber bleibt es, daß um die Verbindlichkeit der Versicherer für Verluste in Folge einer Strandung rechtskräftig zu machen, der Beweis einer solchen Strandung, nach Englischem Gebrauche, nicht durchaus erforderlich ist. Der Strandungsfall kann im Anfang einer Reise stattgefunden, und der Verlust sich später, im Verlauf derselben, ereignet haben, der Versicherer muß nichts desto weniger dafür aufkommen. Dies erwies sich in dem berühmt gewordenen Falle von Burnett vs. Kensington, siehe Term. Rep. 210, wo das versicherte Schiff durch Stoßen auf Klippen einen Leck gesprungen hatte, und so viel Wasser einnahm, daß der Schiffer, der allgemeinen Sicherheit wegen, es für angemessen hielt, dasselbe auf das Ufer zu stranden. Die Ladung, welche ganz und gar aus Früchten bestand, und unter der Clausel: »frei von Beschädigung« versichert war, wurde stark beschädigt, man entdeckte aber bald, daß der ganze Schaden aus dem gesprungenen Leck entstanden war, und nicht die später erfolgte Strandung zur Ursache hatte, und das Gericht nach einer langen Argumentation und einer sorgfältigen Erwägung aller Umstände entschied, daß die Versicherer trotz ihres Memorandums (oder Vorbehaltes)

dafür verantwortlich bleiben müßten. Der Grund einer solchen Entscheidung lag, wie wir schon früher bemerkt haben, in der Betrachtung, daß wenn dem Versicherten sein Schaden-Ersatz nur deswegen zugesprochen worden wäre, weil das Schiff gestrandet hatte, so würde man allen den Zweifeln und Schwierigkeiten in Betreff der eigentlichen Ursache des Verlustes, die Thüre geöffnet haben, welche die Einführung der Clausel: „ausgenommen im Strandungsfalle" in das Memorandum hervorzurufen geeignet war. Es darf in Bezug auf die Zeit nicht unbemerkt bleiben, daß die Gefahr, welche zu dem Schaden an der Ladung führte, früher als die Strandung eingetreten, gewissermaßen mit ihr verknüpft war, und die unvermeidliche Ursache derselben werden mußte. In den Vereinigten Staaten ist es zur ernsten Frage geworden, ob der Versicherer irgend eine Verantwortlichkeit in dem Falle besitze, wo die Strandung gleich im Anfang einer Reise stattfindet, der Schaden an der Ladung aber sich erst später, im Verfolg derselben ereignet, und aus einer mit der Strandung durchaus nicht in Verbindung stehenden Ursache fließt. In England kann hierüber kein Zweifel herrschen, seitdem der Richter Grose, in Folge der oben, in dem Rechtsfalle von Burnett v^s Kensington abgegebenen Entscheidung, sich klar darüber ausgesprochen hatte, daß „wenn ein Schiff strandet und die Ladung durchaus keinen Schaden „erleidet, das Schiff aber später mit Sturm und Ungewitter zu „kämpfen hat, und die Ladung einen Havarie-Schaden von 90 Pro„cent erleidet, die Versicherer für den ganzen Betrag jenes Havarie„Schadens zu haften haben". — wenn auch nicht der geringste Theil desselben durch die vorhergegangene Strandung veranlaßt wäre. Wenn aber die Strandung erst dann erfolgt, nachdem die durch das Memorandum ausgenommenen Artikel aufgehört haben, der Gefahr ausgesetzt zu sein, wie z. B. in dem Falle von Roux v^s Salvador (siehe 1 Bingh. N. Co. 526 1 Scott 491), wo die Güter in dem Verlauf der Reise in Rio de Janeiro gelöscht und verkauft wurden, und die Strandung erst in der Nachbarschaft des Bestimmungshafens Bordeaux stattfand, da kann kein Versicherer für einen Havarie-Schaden verantwortlich werden, der in dem Verlauf der Reise stattgefunden hat, denn die Strandung, auf welche das Memorandum sich bezieht, darf nur nach dem Anfang, und muß vor Beendigung der Unternehmung in den exceptionellen Waaren (enumerated Articles) stattgefunden haben.

Ein richterliches Erkenntniß in dem Falle von Hoffmann v^s Mar-

shall (2 Bingh. N. C. 383 2 Scott) hat es zur Regel gemacht, daß die Worte: „ausgenommen im Strandungsfalle“ ausschließlich auf das Stranden des Schiffes selbst, und nicht auf das Stranden eines Leichterfahrzeuges angewandt werden können, das dazu bestimmt ist, Güter aus dem Schiffe an das Ufer zu bringen.

Nach der von Arnould darüber gegebenen Erklärung (Vol. II p. 859) liegen dem Memorandum folgende drei Bedeutungen zum Grunde:

erstlich, daß der Versicherer alle Verluste zu bezahlen hat, welche den Character allgemeiner Havarie tragen, gerade als ob der Police gar kein Memorandum beigefügt wäre;

zweitens, daß der Versicherer für keine partikulair Havarie, zum mindesten für keine zu haften habe, welche nicht die stipulirten Gränzen der Befreiung überstiege;

drittens, daß wenn das Schiff zum Stranden kommt, während die Artikel des Memorandums (enumerated Articles) an Bord sind, der Versicherer dann verbunden ist alle partikular Schäden zu bezahlen, mögen sie durch das Stranden veranlaßt sein oder nicht, gerade als ob gar kein Memorandum existirte.

Diese drei Bedingungen des Memorandums machen die Nothwendigkeit einer klaren Feststellung des Begriffs: Stranden, erweislich. Wir haben sie bereits oben versucht, glauben aber zu ihrer Ergänzung noch folgendes hinzufügen zu müssen, da es nichts unvollkommneres geben kann, als das Licht, welches im Allgemeinen die Entscheidungen der Englischen Gerichte über diesen Punkt geworfen haben. Auch ist kein Schritt geschehen, der bisherigen, in diesem Betreff herrschenden Unsicherheit abzuhelfen. Schon der Ausdruck: „stranding within the meaning of the Memorandum“ (Strandung, im Sinne des Memorandums) reicht hin, um die Existenz verschiedenartiger Begriffe, und das Uebel bedeutender Abweichung unter ihnen fühlbar zu machen. Im Sinne des Memorandums gehört zum Stranden folgendes:

erstlich, daß das Schiff auf einen Fels, eine Sandbank, Klippe oder auf irgend einen andern festen Grund gerathe, und dort eine Zeitlang in ruhigem Zustande sitzen bleibe. Wenn es den Boden berührt und dann abkommt, so kann dies nicht für Strandung gelten. In Folge dieser Regel hat Lord Kenyon in dem Rechtsfalle von Baring v^s. Henkle im Jahre 1801 die Entscheidung abgeben zu müssen geglaubt, daß ein Schiff, welches durch das Ab-Ebben der Fluth in der Themse auf eine Bank getrieben ward und dort eine Stunde

lang festsitzen blieb, nicht als gestrandet angesehen werden könne. Aber eine Reihe von Entscheidungen, die in Fällen ähnlicher Art, jedoch in ganz entgegengesetztem Sinne gegeben wurden, haben jenes Erkenntniß zu einer Ausnahme gemacht, und von dem Richter Taunton ist es für gesetzwidrig und für ganz beseitigt erklärt worden. Lord Ellenborough sprach sich folgendermaßen aus: „Wenn „ein Schiff durch die Macht der Elemente auf festen Grund „getrieben wird und dort festsitzen bleibt, so ist es ganz „einerlei, ob dies auf Pfeilern oder Felsen am See-Ufer „geschieht. Ich bin der Ansicht, daß Stranden, im eigentlichen „legalen Sinne des Wortes, ein Festgerathen des Schiffes bedeutet — „eine Rast von oder eine Unterbrechung der Reise, so daß es pro „tempore als ein schiffbrüchiges Schiff angesehen werden kann.“ (Siehe 4 Maule & Sel. 505.)

Zweitens, wenn das Schiff in dem Laufe seiner gewöhnlichen und üblichen Schiffahrt oder Führung in Strömen und Häfen, wo Fluth und Ebbe stattfinden, beim Abströmen der Fluth, oder durch einen sonstigen natürlichen Mangel an Wasser auf den Grund gerathen ist, und dann bei rückkehrender Fluth oder Zufluß von Wasser wieder schwimmt, so kann dies nicht für Strandung im Sinne des Memorandums angesehen werden; wenn aber

Drittens, das Schiff durch Zufall oder in Folge ungewöhnlicher, Zeit und Ort betreffende, Umstände, auf den Grund geräth, so gilt das als vollkommene Strandung im Sinne des Memorandums. Der Oberrichter Tindal beschrieb dies folgendermaßen: „Stranden“ — sagt er — „kann jeder Fall heißen, wo das Schiff „nicht ausschließlich, durch irgend eine jener natürlichen Ursachen, die „mit dem üblichen Laufe der von demselben unternommenen Schiffahrt „mehr oder weniger verknüpft sind, auf den Grund geräth, sondern „wo dies in Folge einer zufälligen, fremdartigen Ursache geschieht.“ (Siehe in Lord Tenterden's „Law of Shipping“ den Fall von Wells v. Hopwood, 3 B. & Ald. 34.) Als Beispiel gelte hier der Fall eines Schiffes, welches in Wisbeach-River (einem künstlichen, inländischen Fahrwasser) in England lag, und als es für nothwendig erachtet ward, das Wasser abzuziehen, auf einige Pfähle gerieth, von deren Existenz an der erwiesenen Stelle, bis dahin Niemand etwas gewußt oder geahnt hatte. Dies ward von dem Gericht als ein Strandungsfall angesehen, da die Sache nicht im Laufe der üblichen Schiffahrt stattgefunden hatte. „Denn“ — sagte der Oberrichter Abbot — „wir können nicht voraussetzen, daß

„dergleichen Canäle so häufige Reparaturen bedürfen sollten, als daß „man das Ableiten des Wassers in denselben, für eine gewöhnliche „Begebenheit im Verlauf einer Reise würde halten können.“ (Siehe den Fall von Rayner v^s Godmond, 5 B. & Ald 225.)

In einem andern Falle war ein Schiff genöthigt, in einen der Ebbe und Fluth zugänglichen Hafen einzulaufen, der zur Ebbezeit immer trocken war, den aber Schiffe von demselben Tonnengehalt anzugehen gewohnt waren. Außer den, unter solchen Umständen üblichen Vorsichtsmaßregeln, hatte man Tauwerk um die Masten geschlungen und das Schiff an Pfosten am Ufer befestigt. Als die Fluth ablief rissen alle Stricke, das Schiff fiel auf die Seite und brach ein. Das Gericht hielt dies für eine Strandung, da das Umfallen des Schiffes nicht im Laufe einer gewöhnlichen Schiffahrt, sondern in Folge eines unvorhergesehenen Zufalles, nämlich des Brechens der Stricke, stattgefunden hatte. (Siehe Bishop v^s Pentland, 7 B. & Cr. 219, 1 Man. & Ryl. 49.)

Das Englische „Memorandum“ läßt sich von dem Vorwurf einer gewissen Mangelhaftigkeit nicht freisprechen. Manche Waaren die eben so sehr, und andere die mehr noch, als die darin genannten, von dem Eindringen des Seewassers beschädigt werden können, sind ganz übersehen und ausgelassen worden. Auch ist Nichts über Bruch oder Leecage darin gesagt, wenn es auch am Tage liegt, daß der Versicherer für keine Verlüste dieser Art verantwortlich sein kann, wenn sie von der Beschaffenheit oder von eigenthümlichen Mängeln der Waare herrühren. In Folge des Gebrauchs im Englischen Lloyd, haftet der Versicherer für Bruch und Leecage nur in denen Fällen, wo das Schiff mit solcher Heftigkeit auf den Grund gestoßen hat, daß dessen Stauung dadurch verschoben oder aufgebrochen worden ist. Findet eine Forderung für Verlust durch Leecage statt, so muß die gewöhnliche Leecage, welcher der versicherte Artikel auch ohne den Vorfall des Stoßens unterworfen gewesen sein würde, davon abgezogen werden. Dies ist nicht allein im Englischen Lloyd, sondern auch überall, bei allen Schaden-Abmachungen ähnlicher Art, üblich.

Schon lange, vor der Einführung der stipulirten Befreiung von 3 und 5 Procent Havarie in die Englischen Policen, war eine ähnliche Maßregel in anderen Ländern an der Tagesordnung; aber die Clausel: „frei von Havarie *ausgenommen im Strandungsfall*“ war nur in den Englischen Policen zu finden, und, wie *Stevens* bemerkt, ist über die Zeit ihres Ursprungs nirgends eine Spur zu ent-

decken. Der Hamburgische Assekuradeur zeichnet: „frei von Beschädi-„gung, ausgenommen im Strandungsfalle,“ und da das Wort: „Be-„schädigung,“ hier an der Stelle des gleichbedeutenden Wortes: „Ha-„varie,“ der Englischen Policen steht, so entsteht hier eine Ausnahme der von Stevens gemachten, allgemein geltenden Bemerkungen.

In den zunächst folgenden Seiten geben wir der Beneckeschen Ideenfolge, so wie sie sich in seinen „Principles of Indemnity in Marine Insur.“ ausgesprochen, den erforderlichen Raum, und weisen besonders auf den Schluß hin.

Lag dem Englischen Memorandum, wie wir haben voraussetzen müssen, der Zweck zum Grunde, alle Arten von Waaren, in so weit es möglich ist, einander gleichzustellen, so läßt sich nicht läugnen, daß er gar nicht oder doch nur auf eine höchst unvollkommene Weise erreicht worden ist. Wir wollen z. B. den Fall annehmen, wo eine Quantität Mehl, welche dem Verderb und innerer Verschlechterung so leicht ausgesetzt ist, und zu gleicher Zeit eine Parthei Casse in Fässern, welche von einem Risico dieser Art kaum betroffen werden kann, in ein und dasselbe Schiff verladen und derselben Gefahr ausgesetzt werden. Wenn das Schiff leck wird, und durch das Einbrechen des Seewassers eine mäßige Quantität in den Schiffsraum eindringt, so wird der Casse, aller Wahrscheinlichkeit gemäß, wenig oder gar nicht dadurch beschädigt, das Mehl aber, zumal bei einer längeren Reise, erhitzt, und fast unbrauchbar. In Fällen dieser Art können beide Artikel, in Betreff der von dem Versicherer übernommenen Gefahr, nicht in einer und derselben Categorie erscheinen, wofern er nicht frei von Beschädigung auf das Mehl gezeichnet hat, wodurch das Memorandum seinen Zweck erfüllen würde. Wenn aber durch irgend einen Unfall so viel Wasser in den Schiffsraum eindringt, daß beide Artikel fast ganz dadurch verdorben werden, der Casse eine Beschädigung von funfzig Procent und das Mehl eine von neunzig Procent erreicht, so hört die erstrebte Gleichheit auf, vorausgesetzt, daß der Unfall ein Strandungsfall heißen kann, der Versicherte 90 Procent, für das Mehl aber gar nichts dafür zu zahlen hat, woferne er nicht als solcher gelten kann, in jedem Fall aber 50 Procent für den Casse zu zahlen verpflichtet ist. Laßt uns ferner annehmen, daß nach einer Strandung, wodurch weder die Güter noch das Schiff wesentlich beschädigt werden, ein Zufall stattfindet, wodurch der Casse gar nicht, das Mehl dagegen 20 Procent beschädigt wird, so können die beiden Artikel nicht auf denselben Fuß gestellt werden, wenn der Versicherer

für das Mehl 20 Procent, für den Caffe aber gar nichts zu zahlen hat. (Siehe Benecke's principl. of Indemn. Chap. X p. 490.)

Das bloße Stranden darf also nicht als Maßstab, für die Berechnung der Verantwortlichkeit des Versicherers in Schadensfällen dienen. Dies Uebel ist schon lange gefühlt worden; die Aufgabe, die zu lösen bleibt, möchte daher die Entdeckung eines andern Uebels sein, wodurch derselbe Zweck, in so weit es möglich ist, erreicht werden dürfte.

Man unterwirft dem Urtheile der Leser demnach die folgenden Betrachtungen mit aller erforderlichen Bescheidenheit.

Die Gefahren der See, diejenigen nämlich, die in eigentlichem Sinne dazu gehören, lassen sich in vier Classen eintheilen.

Erstlich: Das Schiff wird beschädigt durch die Wirkungen des Windes und der Wellen, oder durch Stoßen auf den Grund, oder durch gewaltsame Ansiedelung auf einen festen Körper, von dem es jedoch durch die Anstrengung seiner eigenen Mannschaft oder durch die Hülfsleistungen anderer, abgebracht und flott gemacht wird, ist aber nach dem Unfall im Stande seine Reise fortzusetzen, entweder ohne alle Reparaturen oder nach einigen Reparaturen, welche ohne Löschung seiner Ladung ausgeführt werden können (wie z. B. nach dem Verlust seines Bugspriets, seiner Ankern und Kabeltauen u. s. w.) und liefert seine Ladung im Bestimmungshafen ab, jedoch beschädigt, in Folge eines gesprungenen Decks, eingedrungenen Seewassers u. s. w. Oder:

Zweitens: Das Schiff wird so beschädigt, daß es einen Nothhafen suchen und dort seine Ladung löschen muß, welche dann, wenn sie dazu tauglich gefunden wird, entweder in demselben Schiffe nach Vollendung seiner nothwendigen Reparaturen oder auch mit anderen Schiffen (wenn keine Reparaturen möglich sind) weiter fortgesandt oder sogleich in dem Zwischenhafen verkauft wird, wenn sie zu viel Beschädigung erlitten haben sollte. Es ist vollkommen einerlei, ob das Schiff seine Beschädigung durch die Wirkung eines Sturmes, oder durch Stoßen auf einen Fels, Anker u. s. w., oder durch Ansegelung, oder durch Stranden erlitten hat.

Drittens: Das Schiff wird in Folge einer der genannten Ursachen zum Wrack, und die Ladung, oder ein Theil derselben, wird von dem Wrack geborgen.

Viertens: Schiff und Ladung gehen total verloren.

In Gemäßheit der wahren Bedeutung der Clausel: „frei von „partikular Havarie,“ müßte der Versicherer frei von allem Schaden

sein, der auf Rechnung irgend eines, mit der ersten dieser vier Classen verbundenen Zufalls oder daraus fließenden Beschädigung gehörte. Sobald also das Schiff seinen Bestimmungshafen in gehörigem Zustande erreicht, (nicht aber, wenn es dort mit großer, in seiner unmittelbaren Nachbarschaft erlittenen Havarie in einem Zustande ankommt, der bei einer größeren Entfernung von seinem Bestimmungshafen dasselbe gezwungen haben würde, einen Zwischenhafen anzugehen, dort zu löschen und eine vollkommene Reparatur zu untergehen,) da kann der Schaden, der die, unter der gedachten Clausel versicherten Güter trifft, so bedeutend er auch immer sein mag, dem Versicherer nie zur Last gelegt werden; denn unter den bewandten Umständen, da ist keine Ursache, welcher die Verschlechterung derselben mit größerer Wahrscheinlichkeit zugeschrieben werden kann, als der mangelhafte Zustand des Schiffes oder die innere Beschaffenheit der Güter, die den Versicherer nichts angehen. — Wenn aber der Schaden in einem Zufall der zweiten Classe seinen Ursprung hat, d. h. wenn das Schiff, stark beschädigt und leck, einen Nothhafen angeht und die Güter dort verkauft werden müssen, weil sie untauglich zur Wiederverschiffung sind; oder, wenn nicht verkauft, in ihrem Bestimmungshafen, entweder mit demselben Schiffe nach vollendeten Reparaturen, oder auch mit einem anderen, in ihrem beschädigten Zustande ankommen, dann müßte der Versicherer den Verlust bezahlen, was auch immer die Ursache oder der Name des, das Schiff betroffenen Unglücks gewesen sein mag; denn es ist nicht der Name, sondern der Betrag des Unglücks, der auf die Entscheidung Einfluß üben kann, und es ist in solchen Fällen weit natürlicher, den Schaden dem Zufall, als der Schuld des Schiffes oder der erblichen Eigenschaft der Waare zuzuschreiben.

Denn da die Gefahr, welche der Versicherer auf leicht verderbliche Güter läuft, der anderen auf Güter dauerhafterer Art, nicht gleichgestellt werden kann, woferne er nicht von dem inneren Verderb der ersteren frei gehalten wird, der, wenn er auch von äußerlichen Ursachen herstammt, doch nicht unmittelbar aus ihnen fließt, so müßte der Versicherte, dem eigentlichen Sinne der Clausel gemäß, auch frei von dem Verluste ausgehen, der aus einer solchen Verschlechterung entsteht, wie z. B. wenn die Güter in einem Zwischenhafen gelöscht werden, und während der dortigen Reparaturen des Schiffes oder während der Zeit verderben, welche nothwendiger Weise hingeht, ehe sie mit einem anderen Schiffe weiter befördert werden können.

Es bedarf kaum einer Bemerkung, daß der Schaden, der aus

einem, zur dritten Claſſe gehörigen Zufall entſteht, dem Verſicherer zur Laſt fällt.

Es iſt nicht zu läugnen, daß bei einem Unfall der zweiten Claſſe, der Verſicherer manchmal größeren Schaden auf leicht verderbliche Güter zu vergüten haben würde, als er unter ähnlichen Umſtänden für Güter bezahlen könnte, die den Verderb weniger ausgeſetzt ſind; dagegen aber würde er auch in Unglücksfällen die der erſten Claſſe angehören, gar keinen Verluſt auf leicht verderblichen Gütern zu tragen haben, wo er ſonſt unter ähnlichen Umſtänden durch das Leckwerden des Schiffes u. ſ. w., einen nicht unbeträchtlichen Schaden auf Güter zu vergüten haben würde, die weniger die Gefahr des Verderbens laufen.

Sollte die Erfahrung zeigen, daß durch Verſicherungen auf leicht verderblichen Gütern der Verſicherer größere Gefahr läuft als bei Verſicherungen auf anderen, ſo ließe ſich vollkommen Gleichheit in dieſem Betreff durch eine vertragmäßige Befreiung von 10 Procent, bei Gütern aus der erſten Claſſe herſtellen. Würden die verſchiedenen See-Unfälle claſſificirt, und wollte man eine genaue Scheidelinie zwiſchen den verſchiedenen Claſſen ziehen, ſo könnte die ſchwierige Clauſel folgendermaßen geſtellt werden: „Frei von allem Schaden durch Zufälle „der erſten Claſſe, und frei von allem inneren Verderb oder anderweitiger Verſchlechterung, die nicht von äußerlichen Umſtänden herrühren.“

Dies ſind, faſt wörtlich, die Vorſchläge, die Benecke in ſeinen „Principles of Indemnity in Marine Insurance“ als Mitglied des Engliſchen Lloyds, den Engliſchen Verſicherern in Betreff der beſagten Clauſel zu machen, für gut gefunden hat. Daß ſie nicht in Praxis übergegangen ſind, das ergiebt die Geſchichte des Engliſchen Aſſekuranz-Weſens während der letzten fünf und zwanzig Jahre, aber auch anderswo haben dieſe Vorſchläge keinen Anklang gefunden. Sie konnten jedoch, da ſie einen bleibenden Werth beſitzen, in keinem Werke unterdrückt werden, das den Namen Benecke auf ſeinem Titel führt, und den Wiederſchein ſeiner Thätigkeit und ſeines Strebens nach der Verbeſſerung des ganzen Syſtems, zu geben beabſichtigt.

Die Art und Weiſe wie die Clauſel: „frei von Havarie unter „gewiſſen Procenten“ ihre Anwendung findet, iſt nicht in allen Ländern dieſelbe.

Die Policen von Paris und Bordeaux nennen acht verſchiedene Gattungen von Artikeln, die frei von aller Partikular-Havarie

sind — ausgenommen in Fällen der Collision oder der Strandung mit Bruch, wo dann der Schaden mit 15 Procent Abzug von dem versicherten Werthe bezahlt wird. Sie nennen hierauf 40 Artikel, wo der Schaden 3 Procent, 19 wo er 5 Procent, 39 wo er 10 Procent und 7 wo er 15 Procent übersteigen muß, um vergütet werden zu können. (Siehe den ersten Band Seite 452.) Der Versicherer bezahlt dann nur den Ueberschuß nach Abzug der respectiven 3, 5, 10 und 15 Procent. Diese Exemtionen, wie schon erwähnt, können nur bei wichtigen Havarien gefordert werden — Partikular-Havarien, die nur aus Unkosten bestehen, werden ersetzt unter Einbehaltung von 1 Procent von der versicherten Summe.

In den Marseiller Policen finden Abweichungen von dem Artikel 408 des „Code de Commerce“ statt, die wir oben S. 465 bezeichnet haben, so auch in denen der anderen Französischen Häfen, Havre, Nantes, Rouen, Bayonne und Dünkirchen. Der Code de Commerce, in dem besagten Artikel 408, läßt keine Forderung für allgemeine Havarie zu, woferne sie nicht zum mindesten ein Procent von dem cumulirten Werthe des Schiffes und der Ladung, und auch keine Partikular-Havarie zu, wenn sie nicht ebenfalls ein Procent von dem Werthe der versicherten Sache übersteigt.

Die außerordentliche Zunahme der Assekuranz-Gesellschaften in den Vereinigten Staaten, die Veränderungen, die sie bestehen, und die große Verschiedenheit ihrer Privat-Bedingungungen, wo Befreiungen von 7, 10 und 20 Procent Havarie auf gewisse Waaren nicht ungewöhnliche Erscheinungen sind, wie man unter andern im ersten Bande S. 473 zu bemerken Gelegenheit hat, erlauben uns, wollten wir dies Werk zu keiner ungewöhnlichen Ausdehnung bringen, keine ausführliche Hinweisung auf die Natur dieser verschiedenen Bedingungen. Wir beschränken uns also auf einige besondere Fälle in den Europäischen Assekuranz-Reglements.

Die Hamburger Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 nennt keine Artikel, welche der Ausnahme von 3, 5 und 10 Procent Beschädigung genießen, sondern bestimmt nur im Art. 11 des Tit. XXI, daß bei Partikular-Havarie der Schade an Casco und an der Ladung sich höher als 3 Procent nach Abzug der Provision des Dispacheurs belaufen muß, um von dem Versicherer nebst allen Unkosten ersetzt zu werden. Dagegen hat der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ in seinem § 90 der zweiten Abtheilung folgende Bestimmung: „Um vom Versicherer Ersatz für

„Havarie particuliere fordern zu können, muß die wirkliche Beschädi-
„gung des versicherten Gegenstandes, ohne Hinzufügung irgend welcher
„Kosten, auch nicht derer der Dispache, sich höher als drei Procent
„belaufen, und zwar: bei Gütern 1) wenn solche am Bestimmungs-
„ort angekommen, von dem Werthe, den selbige, falls sie unbeschä-
„digt angekommen wären, zufolge des nach § 96 taxirten Markt-
„preises (siehe den betreffenden Artikel im Anhange) gehabt haben
„würden, oder wenn die Taxe der Police höher ist, von dieser letz-
„teren; 2) wenn solche aber nicht am Bestimmungsorte ankommen,
„falls der Schaden nach § 96 berechnet, über 3 Procent von der
„Taxe der Police beträgt, oder in Ermangelung der Taxe über drei
„Procent von dem nach Maßgabe des § 11 (siehe den ersten Band
„dieses Werkes S. 427) zu berechenden Werthe; bei Cuscos muß
„die Beschädigung, nach Abzug des Unterschiedes „alt für neu“ (siehe
„im Anhange den § 102) sich höher belaufen als drei Procent von
„der Taxe der Police; ergiebt aber der von Sachverständigen taxirte
„Werth des Schiffes in beschädigtem Zustande, mit Hinzuziehung der,
„sei es in der Havarie grosse, sei es in der Havarie particuliere,
„Dispache vergüteten Reparatur, eine höhere Summe, von dieser
„letzteren; bei der Fracht muß der Verlust sich höher belaufen als
„drei Procent von dem der Chartepartie, Manifest, oder Connossement,
„oder der Taxe (siehe § 11 wie oben) sich ergebenden oder dem sonst
„nach § 105 (siehe im Anhang) zu ermittelnden Betrag; so wie bei
„sonstigen versicherten Gegenständen von der Taxe der Police.“ Der
Art. 91 des „Allgemeinen Plans“ sagt: „Bei der Bedingung frei
„von 5 Procent, oder frei von 10 Procent Beschädigung, muß die
„wirkliche Beschädigung der versicherten Güter, ohne alle Extrakosten sich
„höher als die angegebenen Procente belaufen, um Ersatz von dem Ver-
„sicherer fordern zu können, welcher sodann verpflichtet ist, den ganzen
„Schaden, nebst allen Extrakosten, nach § 96, zu bezahlen.“

Die „Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer-sechs
Versicherungs-Gesellschaften“ geben in ihrem Art. 30 beson-
dere Vorschriften über die Procentweise stipulirte Befreiung von Be-
schädigungen gewisser Artikel, die der Leser im ersten Bande dieses
Werkes S. 513 und 514 nachlesen kann. Den Bestimmungen über
Befreiung von Beschädigung, wenn unter 7 und 10 Procent bei
Amerikanischen Tabacks-Sorten, ist auch noch der Art. 33 hinzuzufügen,
wo, außer den stipulirten 7 und 10 Procent bei Kentucky Taback,
außerdem noch 2½ Procent für mögliche alte Beschädigung und

4½ Procent für Thara-Differenz, so wie bei Tabacksstengel, außer einer Befreiung von Beschädigung, wenn unter 10 Procent, weitere 5 Procent abgezogen werden können.

In Copenhagen wird jeder Schaden ersetzt, der 3 Procent übersteigt, die Versicherer, wenn nicht andere Bedingungen eingegangen, sind aber frei von Beschädigung, außer im Strandungsfalle, wie das bei 37 verschiedenen Artikel, die im ersten Bande S. 517 und 518 bezeichnet sind, der Fall ist.

Die Lissaboner Policen schweigen über Befreiungen von Havarie, und lassen das bestehen, was der „Codigo Commercial Portuguez“ darüber sagt.

Den Neapolitanischen Policen zufolge haften die dortigen Compagnien nicht für Schäden, welche das Schiff, sein Takelwerk und Zubehör befallen möchten, sie mögen Havarie grosse oder particuliere heißen, wie hoch sie auch immer sich belaufen, und wie groß auch die Folgen derselben, als Schaden betrachtet für das Schiff sein möchten. (Siehe Band 1 S. 526.)

In Triest sind jetzt durch das Manifest der dortigen vereinten Assekuranz-Gesellschaften vom 21 März 1844 alle bisherigen Exemtionen von 3, 5 und 10 Procent Beschädigung, auf 3 Procent herabgesetzt worden; um Ersatz für Total-Verlust fordern zu können, muß der Schaden 50 Procent der Auslage, mit Unkosten bis an Bord, oder festgestellten Taxe, mit Ausschluß des Fracht-Betrags, oder der allgemeinen und partikularen Havarie, wenn sie dazu beitragen sollten, den Verlust über die bestimmte Gränze erheben — wie im ersten Bande S. 481 gesagt worden.

In Holland wird alle Havarie particuliere, die von Unkosten oder ungewöhnlichen Auslagen herrührt und sich auf 3 Procent beläuft, von dem Versicherer ersetzt. Dasselbe gilt auch bei Berechnungen von Havarie grosse; auch ist es bei Schaden-Berechnungen an die Versicherer gestattet, Havarie grosse mit der Havarie particuliere zu cumuliren. (Siehe Band 1 S. 494.)

Nach den Antwerpener Assekuranz-Reglements, fällt die besondere Havarie nur dann den Versicherern zur Last, wenn sie, ohne Inbegriff der Kosten, 3, 5 oder 10 Procent beträgt (nach den Angaben der Tabelle). Auch können Havarie grosse und particuliere vereinigt werden, um diese Taxen zu erreichen, desgleichen die kleine Havarie auf Schiff, Kiel, Takelwerk und Geräth 3 Procent betragen muß, um ersetzt zu werden. Beim Abschlusse einer Versicherung auf

Rumpf, Kiel u. ſ. w. eines von Tannenholz gebauten Schiffes, muß dies angezeigt werden. Unterbleibt dies, ſo iſt der Verſicherer zum Schaden-Erſatz gehalten, wenn die Havarie particuliere 6 Procent beträgt, wovon dann nur die Hälfte vergütet wird. Im Falle eines Schiffbruches, einer Anſegelung, einer Löſchung durch fremde Hülfe, welche Strandung oder ein erzwungener Aufenthalt veranlaßt hätte, wird der erlittene Schaden erſetzt, wenn er 5 Procent auf Wein, und 3 auf andere Flüſſigkeiten, außer der üblichen Leccage, beträgt. Frei von beſonderer Havarie ſind alle Waaren, welche dem Stoß und der Oxidation unterworfen ſind. (Siehe im erſten Bande S. 500.)

Hinſichtlich der eigentlichen Bedeutung der beiden Clauſeln der Engliſchen Policen: „frei von Havarie unter 3, oder unter 5 Procent“ dürften ſich die darüber zu erhebenden Fragen auf zwei beſchränken laſſen:

Erſtlich. Auf welchem Wege gelangt man zu der genauen Beſtimmung des erforderlichen Schaden-Betrags?

Zweitens. Von welcher Summe kann er berechnet werden?

Die Beantwortung der erſten führt ganz natürlich zu der Unterſuchung, in wie fern es erlaubt ſein kann, mehrere zu verſchiedenen Zeiten ſtattgefundene Verluſte zu cumuliren, damit ihr Geſammt-Betrag 5 oder 3 Procent überſteige und der Verſicherer verantwortlich werde.

In Betreff der Fracht und der Ladung läßt es ſich erſtlich nicht bezweifeln, daß die einzige hier anwendbare Regel dieſe iſt: den Geſammt-Betrag des im Verlauf der Reiſe erlittenen Schadens zuſammen zu faſſen, und zwar aus dem Grunde, daß man unmöglich den wahren Betrag des Schadens, den die Ladung erlitten hat, zu ſchätzen vermag, bis nicht die Reiſe vollendet iſt. Dies iſt Benecke's Anſicht. Seit einiger Zeit iſt es in England und auch in den Vereinigten Staaten entſchieden worden, daß dieſe nämliche Regel auch bei Verſicherungen auf Caseo anwendbar ſei, ſo daß wenn der Geſammt-Betrag mehrerer einander folgenden Verluſte 3 Procent übertrifft, der Verſicherer dafür verantwortlich wird.

Eine zweite Regel iſt die: daß allgemeine und particulare Havarie nicht zuſammen gerechnet werden dürfen, um dafür auf den Verſicherer zurückkommen zu können, wenn ihr Geſammt-Betrag den ſtipulirten Procentſatz überſteigt. Aber in Betreff der ſchon erwähnten Verluſte, welche als willkührlich beſtandene, den Character allgemeiner Havarie tragen, obgleich ſie, da ſie nur zum Beſten des Schiffes ſtatt-

gefunden haben, nie den Gegenſtand einer Contribution zur allgemeinen Havarie bilden können, bleibt der Verſicherer verantwortlich, wenn ſie ſich auch nicht bis zu 3 Procent erheben.

Eine dritte Regel iſt, daß alle zur Rettung und zur Erhaltung des Schiffes und der Fracht gemachten Auslagen (z. B. Hafenmiethe in einem Zwiſchenhafen, die Koſten der Löſchung und des Wiedereinnehmens der Ladung) nicht zu dem Schaden geſchlagen werden können, um den erforderlichen Procentſatz zu erreichen. Stevens, in ſeinem „Essay on Average“ (S. 230, Edit. 5) ſagt, dieſe Unkoſten können nicht in dem Lichte eines Verluſtes betrachtet werden, ſondern ſie ſind Auslagen zum Behuf der Erhaltung und Sicherſtellung des Eigenthums: die Clauſel bezieht ſich nur auf Verluſt, und erheiſcht, daß ein ſolcher Verluſt die Folge des Zufalls ſei. Wenn jedoch dieſer Verluſt, ohne die Unkoſten, den vorgeſchriebenen Procentſatz überſteigt, ſo müſſen ſie jedenfalls von dem Verſicherer erſetzt werden, mögen ſie ſich auf 3 Procent belaufen oder nicht. Damit iſt auch Marecke einverſtanden, ſiehe ſeine „Principles of Indemn.“ in Mar. Ins. p. 474.

Endlich viertens wird als Regel anerkannt, daß alle zur genauen Beſtimmung des Schadens gemachten Unkoſten nicht zu dem Verluſt gerechnet werden können, um dadurch den vorgeſchriebenen Procentſatz zu completiren; wenn aber der Schaden an und für ſich ſelbſt denſelben überſteigt, dann werden dieſe Unkoſten hinzugefügt und von dem Verſicherer erſetzt, denn ohne dies fallen ſie dem Verſicherten zur Laſt. Die Regel will, daß ſie von demjenigen getragen werden ſollen, der den Verluſt zu bezahlen gehabt haben würde, wenn der Betrag deſſelben ohne irgend welche Unkoſten hätte beſtimmt werden können.

Die zweite Frage iſt: von welcher Summe ſoll der eigentliche Schaden berechnet werden?

Hier iſt die Antwort: erſtlich, daß die Regel nur auf den zur Zeit des Verluſtes, der Gefahr wirklich bloßgeſtellten Betrag ſich anwenden läßt, d. h. daß wenn derſelbe ſich auf fünf oder drei Procent von dem damals am Schiffsbord befindlichen Intereſſe beläuft, ſo iſt das hinlänglich, wenn es auch nicht ſo viel von dem Total-Intereſſe beträgt, welches ſpäterhin, der Police zufolge, der Gefahr ausgeſetzt ſein mag. Der Urſprung dieſer Regel ſtammt von einer ſchmachvollen Periode her, wo nichts entehrendes in dem Sklaven-Verkehr geſehen ward, und derſelbe einen empörenden Freibrief beſaß.

Eine Verſicherung auf ein Sklavenſchiff war genommen werden,

„frei von Hävarie unter 5 Procent für Verlust durch Empörung.“ Eine Empörung fand Statt zu einer Zeit, wo sich nur 40 Sklaven am Bord befanden, von denen in dem versuchten Widerstand ihrer sieben getödtet wurden. Das Gericht entschied, daß die Versicherer verantwortlich sein müßten, da der Verlust mehr als 5 Procent von der damals am Bord befindlichen Zahl von Sklaven betrug, obgleich er sich keineswegs auf 5 Procent von der zur Zeit der Vollendung der Ladung eingeschifften und am Bord nothwendigen Zahl belief. (Siehe Robt. v. Parr. 1 Rep. 445.)

Zweitens. In Betreff aller in dem 5 Procent Memorandum genannten Artikel, wenn dieselben massenweise versichert worden sind (wie das z. B. mit Häuten, Flachs, Hanf u. s. w. der Fall ist), wird der verhältnißmäßige Schaden von dem Gesammt-Betrag eines jeden in der Police spezificirten und einzeln genommenen Artikels berechnet, d. h. das Memorandum wird eben so gedeutet und angewandt, als ob gesagt wäre: „Zucker frei von Havarie unter 5 Procent; Hanf frei von Hävarie unter 5 Procent“ und so fort mit dem Rest der genannten (enumerated) Artikel. So daß, wenn z. B. Versicherung auf Hanf und Flachs zusammen genommen, ihr Werth auf £ 1000 taxirt wird und der Total-Schade auf beiden Artikeln sich auf £ 106 beläuft, d. h. 10 Procent von ihrem Gesammt-Werthe, so kann der Schade nur dann vergütet werden, wenn der Verlust sich mehr als 5 Procent von dem Betrage eines jeden dieser Artikel, einzeln gerechnet, beläuft. (Siehe Greenise on Average Edit. 5 p. 228.)

Drittens. Wo jedoch der Rest der Ladung (wie dies bei der die 5 Procent betreffenden Clausel der Fall ist) unter der allgemeinen Benennung „alle andern Güter“ (all other goods) frei von Havarie garantirt bleibt, ohne besondere Specification gewisser Klassen, da liegt es auf der Hand, daß dieselbe Regel nicht anwendbar sein kann. Daher ist es in diesem Falle billig, aus allen nicht specificirten Gütern eine Gesammtmasse von Eigenthum zu bilden, und Schaden wird dann Procentweise von dessen Gesammt-Werthe berechnet, woferne die specificirten Artikel nicht separat und einzeln in der Police taxirt worden sind. Wenn in dem genannten Falle dient jede Separat-Taxe zur Grundlage einer besonderen Schadenberechnung, wie z. B. wenn Caffe auf £ 300 und Thee auf £ 3000 taxirt wären, der Schaden auf Caffe sich auf £ 9 und der auf Thee £ 90 belaufen müßte, um Ersatz von dem Versicherer erhalten zu können. Beliefe

er ſich beim Caffe auf £ 11 und beim Thee auf £ 89, ſo würde der Verſicherer nur in dem erſten Falle und nicht in dem letzteren dafür verantwortlich ſein.

Viertens. Wo eine große Menge einer und derſelben Gattung von Artikeln, mögen ſie zu den ausgenommenen oder nicht ausgenommenen (enumerated or unenumerated) gehören, in beſonderen Packen oder Ballen vertheilt worden iſt, da muß der Schade ſich auf 5 oder 3 Procent, von der ganzen Geſammtzahl der Ballen, Güter ähnlicher Art, belaufen, und kann nicht von jedem einzelnen Packen oder Ballen gerechnet werden. Als Beiſpiel nennen wir 101 Fäſſer Zucker und 101 Säcke Caffe, und nehmen an, die erſteren ſeien frei von Havarie unter 5 Procent und die letzteren ebenfalls frei von Havarie unter 3 Procent verſichert worden. Wenn nun 5 Fäſſer Zucker oder 3 Säcke Caffe ſo beſchädigt werden, daß ſie völlig unbrauchbar werden, ſo iſt der Verſicherer nach der genauen Auslegung des „Memorandums“ nicht gehalten, den Schaden zu erſetzen. Sind aber die 5 Fäſſer Zucker oder 3 Säcke Caffe von der See ausgeſpült worden, oder völlig zu Grunde gegangen oder verbrannt, ſo iſt, nach dem Gebrauch im Engliſchen Lloyd, der Verſicherte zum Erſatz ihres ganzen Werthes, als für Total-Verluſt eines Theils deſſelben, berechtigt, kann aber als Erſatz eines Partikular-Havarie-Schadens nichts fordern. Der Rechtsfall der zu dieſer Regel führte war der folgende: Eine Parthei Flachs auf £ 400 taxirt, war von London nach Exeter, frei von Partikular-Havarie verſichert worden. Das Schiff ſtrandete auf der Küſte von Suſſex und ging zu Grunde. Etwa der ſechste Theil des Flachſes ward an das Ufer gebracht, naß und loſe, und ward für £ 11 verkauft, der Reſt ging gänzlich verloren. Da kein Abandon ſtattgefunden hatte, ſo entſchied das Gericht, daß der Kläger berechtigt ſei, Erſatz für Total-Verluſt des Theiles zu fordern, der wirklich total verloren gegangen war, daß er nichts für den Theil fordern könne der noch exiſtire, wenn auch faſt werthlos. (Siehe den Fall von Davy vs. Milford, 15 East 559.)

Fünftens. Da eine, nach obigen Grundſätzen gemachte Schaden-Berechnung, in manchen Fällen nachtheilig für den Verſicherten ausfallen muß, ſo hat man zu deſſen Schutz und um den Verſicherer dort verantwortlich machen zu können, wo er, nach einer genauen Auslegung des Memorandums, unangefochten ausgehen würde, nicht ſelten gewiſſe Stipulationen zum Beſten des Verſicherten in die Police eingeführt, als z. B. „Havarie wird von jeder einzelnen Gattung be-

„zahlt, als ob separate Versicherung auf separate Interessen genom-
„men wäre;“ — oder — „Havarie wird von jeden zehn, fünfzehn
„oder zwanzig Fäßern nach folgenden Nummern bezahlt, als ob
„separate Versicherung u. s. w.“ Existiren keine Nummern, so wird nach der Praxis im Englischen Lloyd, von der Clausel gar keine Notiz genommen, und Havarie wird nur dann bezahlt, wenn sie sich bis zu dem stipulirten Procentsatz von der ganzen Quantität erhebt. „Dies aber“ — sagt Benecke in seinem „Principles of Indemn.“ etc. p. 478 — „ist nicht recht. Wenn z. B. 20 Säcke, taxirt auf
„£ 5, jedes frei von 5 Procent mit der Bedingung versichert sind:
„Havarie von jeden zehn Säcken in folgenden Nummern zu bezahlen,
„zehn davon eine Beschädigung von 8 Schillingen per Sack erleiden
„und zehn gesund bleiben, so wäre es möglich, daß fünf beschädigte
„und fünf gesunde Säcke auf jede zehn Säcke fielen, in welchem Falle
„der Versicherer gar nicht verantwortlich sein würde. Es ist aber
„auch möglich, daß alle die beschädigten Säcke zu der einen und die
„gesunden alle zu der andern Hälfte gehören, und dann würde der
„Versicherer den ganzen Schaden von £ 4 zu vergüten haben.“

Der Zweck dieser Clausel ist, den Versicherer in manchen Fällen verantwortlich zu machen, in denen er bei einer genauen Auslegung der gewöhnlichen, gedruckten Clauseln in der Police, schadenfrei ausgehen würde.

Man nehme z. B. an, daß auf 10 Kisten Manufactur-Waaren £ 1000 versichert würden, jede einzelne Kiste zu £ 100 taxirt, mit der Bedingung, Havarie von jeder Kiste zu bezahlen, als ob so viele separate Interessen separat versichert worden wären; man nehme ferner an, eine Beschädigung von 3 Procent auf 5 separate Kisten, oder von £ 15 auf das Ganze, dann kann Ersatz dafür von den Versicherern gefordert werden, obgleich ohne die Clausel, der Verlust sich auf £ 30 belaufen haben müßte, ehe man sie dafür verantwortlich hätte machen können. (Siehe Stevens on Average, p. 226.)

Uebersteigt der Schade den erforderlichen Procentsatz von dem ganzen Betrag, so steht es dem Versicherten frei, denselben von dem ganzen Belauf oder von den beschädigten Packen zu rechnen. So z. B. wenn eine der 10 Kisten eine Beschädigung von 50 Procent oder £ 50 erlitte, und der Schade auf die übrigen sich nur auf 1 Procent beliefe, so steht dem Versicherer die Wahl offen, den Betrag des Schadens von den 9 Kisten zu rechnen, wenn dieser auch unter dem erforderlichen Procentsatz ausfiele, weil der Gesammt-Schade

5 Procent über den Gesammt-Werth beträgt. Da diese Clausel zum Besten des Versicherten eingeführt worden ist, so muß sie auch zu seinem Gunsten ausgelegt werden. Dies ist die einstimmige Ansicht Beneckes und Stevens's. Der letztere behauptet selbst, (p. 22.) daß die Einführung dieser Clausel bei Versicherung von Güter direkt von ihrem heimathlichen Boden oder Erzeugungs-Orte, so sehr Sache der Gewohnheit geworden ist, daß man selbst in denen Fällen, wo dies übersehen worden, dennoch so handelt, als ob in dieser Hinsicht kein Versehen vorgefallen wäre.

In Hamburg und auch in Belgien ist in ganz neuerer Zeit der Gebrauch eingeführt worden, da, wo bei einer Parthei Waaren keine Factur-Nummern existiren, jeder einzelnen Kiste oder einzelnem Gepäck, Sack oder Faß, nach Maßgabe der Landung, einander folgende Landungs-Nummern zu geben. Man hat aber bald den möglichen Mißbrauch einer solchen Einrichtung ausfindig gemacht, und die von den Assekuradeurs gezeigte Abneigung gegen dieses System, ist ihnen also nicht zu verargen.

In den Vereinigten Staaten ist es entschieden worden, daß man, um ausfindig zu machen, ob der Procent-Betrag des Verlustes sich auf 5 oder 3 Procent von dem versicherbaren Werth der Güter beläuft, die Prämie von dem besagten Werth abziehen könne. (Siehe in 7 Picker Rep. 509, den Fall von Brooke vs Oriental Comp.) Nach diesem Grundsatz wird aber in England nicht gehandelt, und es herrscht vielmehr die Regel, daß der Versicherer immer verantwortlich bleibt, sobald der Verlust, unter den bereits erwähnten Beschränkungen, 5 oder 3 Procent von dem, in der Police angegebenen Werth beträgt, oder von dem Factur-Betrag, plus die Prämie und andere Assekuranzkosten. Der Verlust oder Schaden, an beschädigten Waaren, welche ihren Bestimmungs-Ort erreichen, muß respective 5 oder 3 Procent über den Taxations-Werth oder Börsenpreis, den die Waare bei unbeschädigter Lieferung erhalten haben würde, betragen, um einen Anspruch an den Assekuradeur begründen zu können. Nur wenn beschädigte Waare in einem Nothhafen verkauft wird, oder ihren Bestimmungsort nicht erreicht, gilt bei Ermittelung des Schadens, die Taxe der Police als Norm.

Wir haben bereits bemerkt, daß, obgleich bei der ersten Einführung dieser Clausel, die Verfasser derselben, Ersatz für jeden Verlust beabsichtigten, der sich auf mehr als 5 oder 3 Procent belaufen könnte, es doch in neuerer Zeit zur Regel geworden ist, daß der ganze

Betrag des Verlustes und nicht bloß der Ueberschuß bezahlt werde. Auch in den Vereinigten Staaten hat die jetzige Zeit diese Regel eingeführt, wie dies Phillips im zweiten Bande S. 1110 bestätigt.

Die Assekuranz-Ordnungen und Gesetze aller Länder, lassen die Gefahren des Versicherers mit der glücklichen Ankunft des Schiffes an seinem Bestimmungshafen beendigen. Aber während des langen Kampfes, den England mit der Uebermacht Napoleons zu bestehen hatte, und in dem fast alle Häfen des nördlichen Europa's, besonders die Häfen der Ostsee, eine feindliche Stellung anzunehmen gezwungen waren, mußte man zu manchen kaufmännischen Unternehmungen seine Zuflucht nehmen, über deren endliche Bestimmungen Zweifel obwalteten, und die Wahl des Löschungsplatzes nach Maßgabe der mehr oder weniger gebietenden Zeitumstände, dem Urtheile und der Einsicht des Schiffers überlassen. Die eigenmächtigen Maßregeln, die sich dann in den genannten Häfen die militairischen Französischen Befehlshaber, oder die ihrem Machtgebot unterworfenen und gehorchenden Local-Autoritäten erlaubten, riefen die Nothwendigkeit hervor, sich gegen diese gewaltsamen Maßregeln gewissermaßen sicher zu stellen, und Versicherer fanden es nothwendig, in den Policen eine Clausel aufzunehmen, wodurch sie für Nehmung, Beschlag und Confiscation in des Schiffes Löschungsplatz sich unverantwortlich zu sein erklärten.

Bei Versicherungen dieser Art bestanden die Schwierigkeiten, zu deren Beseitigung die Gerichte herbeigerufen werden mußten, größtentheils in der Auslegung und Anwendung des Ausdrucks Löschplatz, der in den Policen die Stelle des ungenannten Bestimmungshafens einnehmen mußte, diesen Gerichten aber konnte es zum Ruhme nachgesagt werden, daß sie in ihren Entscheidungen mit der erforderlichen Liberalität zu Werke gingen, und eher die eigenthümliche Natur der Gefahr und die Absicht der Betheiligten, als die genaue und gesetzliche Bedeutung des Ausdrucks Hafen, im Auge behielten. So entschied Lord Ellenborough, daß wenn ein Schiff, unter einer Versicherung frei von Nehmung und Confiscation in seinem Löschplatze, einmal einen gewissen Bezirk, innerhalb dessen die Gefahr der Nehmung von der Landesseite stattfinden konnte, in der Absicht und mit dem Zwecke erreicht hätte, seine Ladung dort zu löschen, so müßte das so angesehen werden, als ob es in seinem erwählten Löschplatze wirklich angekommen wäre, wie die Clausel es bestimmt, möge dasselbe auf offener Rhede, vor dem Hafen als dem Orte zur Anker gekommen sein, wo schwerbeladene Schiffe gewöhnlich ihre Ladung löschen, oder an der

Mündung eines Stromes, welche den Eingangs-Canal eines Hafens bildet, um dort auf Nachrichten zu warten, woferne dies in beiden Fällen in der Absicht und mit dem bestimmten Zwecke geschieht, wirklich dort seine Ladung zu löschen. Diese Absicht und diesen Zweck gehörig würdigen zu können, sei der Jury ausschließliches Gebiet. Wenn aber das Schiff nicht allein außerhalb des Hafens, sondern auf hoher See, außerhalb der Rhede, wo Schiffe gewöhnlich ihre Ladungen löschen, vor Anker geht, und dasselbe durch eine vom Ufer herkommende Macht genommen wird, so ist dies kein Verlust, vor dem die Versicherer durch die eingeführte Clausel geschützt sind. Unter den vielen, hieher gehörigen Rechtsfällen ist der wichtigste der von Dalgleish v^s. Brooks, 15 East. 295. Sodann mögen die Fälle von Oom v^s. Taylor, 3 Campb. 204. Jarman v^s. Coupe, 13 East. 394 s. C. 2 Campb. 613. Mellish v^s. Staniforth, 3 Taunt. 499. Eine Confiscation besitzt schon eine wichtigere und tiefere Bedeutung, als eine bloße Nehmung. Man versteht darunter irgend eine Handlung, die theils auf Veranlassung der Regierung des Landes, wo sie geschieht, theils zu ihrem Nutzen stattfindet, wenn auch das materielle Resultat derselben nicht nothwendiger Weise in die Regierungs-Casse zu fließen bestimmt ist. Dies ist die von Lord Ellenborough gegebenen Definition derselben. Wir haben schon des Falles erwähnt, wo ein Schiff, das frei von Confiscation Namens der Regierung, unter dessen Botmäßigkeit sein Entlöschungshafen sich befinden mochte, versichert war, von einem Haufen Preußischer Soldaten und der Mannschaft eines Französischen Kapers zu gleicher Zeit auf der Rhede von Pillau in Beschlag genommen, nach Pillau gebracht, von den dortigen Tribunalen der Entscheidung des Kaiserlichen Prisen-Gerichts in Paris übergeben und für gute Prise erklärt ward. Die Englischen Richter erklärten, daß dies keine Confiscation abseiten der Preußischen Regierung war, und daß folglich die Versicherer gebunden wären.

Die Umstände, unter welchen die Nothwendigkeit sich geltend machte, dergleichen Versicherungen zu nehmen, waren freilich exceptioneller Art. Sie waren, wie schon bemerkt, das Resultat der besonderen Stellung der Norddeutschen, Preußischen und der Ostseeischen Häfen Rußlands in den letzten Jahren der Napoleonischen Zwingherrschaft; und es kann demnach nicht zu verwundern sein, daß eine so verschiedenartige Auslegung der Worte: „des Schiffs-Entlöschungs-

hafen" oder „Bestimmungshafen oder Hafen" („port of discharge" und „port or ports") in den Englischen Tribunalen stattfand, welche so ziemlich die einzigen waren, wo diese Angelegenheiten zur Sprache kamen. Deswegen gab es mehrere Entscheidungen, der obigen ganz entgegengesetzter Art, und der Richter hatte selbst in dem Rechtsfalle von Jarman vs Coape (siehe 13 East. 396) erklärt, daß das Wort: „Hafen," allemal wo dessen in gewissen Clauseln erwähnt ward, nur als Gegensatz zu dem Worte: „offene See" gebraucht werden könne. In dem Rechtsfalle von Brown vs Tierney (1 Taunt. 517) erklärten die Richter, daß die Clausel „frei von Confiscation im Löschplatze" den Versicherern nicht zu Hülfe kommen könne, woferne das Schiff zur Zeit der Nehmung sich nicht wirklich irgend innerhalb eines bestimmten Hafengebiets befände. Es könnte dem Versicherer nichts fruchten, sagten sie, daß das Schiff auf offener Rhede geankert habe, wo Schiffe unter gewöhnlichen Umständen manchmal einen Theil ihrer Ladung in Leichterfahrzeugen löschen, oder innerhalb der unmittelbaren Umgebung der Mündung eines Flusses. So ward ein Schiff, welches von London nach Rotterdam „frei von Nehmung im Hafen" versichert war, und neben der Insel Ghoree in dem Maasstrome, und zwar in der nächsten Küstenumgebung desselben geankert hatte, genommen. Die Versicherer wurden für verantwortlich erklärt. (Siehe Baring vs Vane, 2 Campb. 541.)

Die Anomalien der Englischen Rechtspflege in Dingen dieser Art werden sich vielleicht am besten begreifen lassen, wenn wir erwähnen, daß wenn ein Schiff, welches „frei von Nehmung im Hafen" versichert worden, durch eine der Gefahren der See verloren geht, obgleich es zu gleicher Zeit genommen oder condemnirt worden ist, so sind die Versicherer durch die befreiende Clausel nicht geschützt. Wenn dagegen ein Schiff durch die Unfälle der See stark beschädigt und dadurch der Nehmung ausgesetzt worden ist, und die stattgefundene Nehmung die allernächste Ursache des Verlustes wird, so geht der Versicherer völlig frei aus.

So wurden in dem Falle eines Schiffes, welches unter der gegebenen Garantie: „frei von Amerikanischer Nehmung" versichert, auf Felsen getrieben, zwar stark, doch theilweise beschädigt war, und welches in der Dunkelheit der Nacht den Versuch gemacht hatte, aus dem Hafen von New-York den Folgen eines Amerikanischen Embargo's zu entfliehen, den nächsten Tag aber von seiner Mannschaft verlassen und von den Amerikanern wegen des versuchten Bruches des Embargo

condemnirt wurde, — die Versicherer aller Verantwortlichkeit für einen Total-Schaden, in Folge der gegebenen Befreiungs-Clausel, als entbunden erklärt. (Siehe Livie v. Janson, 12 East. 648.) Aber in einem andern, wo ein Schiff, dessen Ladung aus Oelern für Rechnung der Süd-Amerikanischen Republikaner beladen und frei von Nehmung und Confiscation versichert war, in einer Entfernung von acht oder zehn Meilen von seinem Bestimmungshafen strandete, und die Güter von dem Wrack, mit bedeutender Beschädigung vom Seewasser gelandet und von den Spanischen Royalisten, welche damals augenblicklich im Besitz des Hafens sich befanden, eingenommen wurden, erklärte das Gericht, daß die Versicherer, der erwähnten Clausel ungeachtet, verantwortlich wären, weil die allernächste Ursache des Verlustes in den Gefahren der See lag. (Siehe Hahn v. Corbett, 2 Bingh. 205. 9 Moore 390.)

Wir wollen einen dritten Fall nicht übergehen, der die Bestätigung des oben Gesagten liefert. Man hatte Versicherung auf ein Schiff genommen unter der Clausel: frei von Nehmung und Confiscation in seinem Abladungshafen und ihren Folgen. Mit dieser Nehmung ernstlich bedroht, fand der Capitain, um derselben zu entgehen, es für gut, in See zu stechen, ehe das Schiff ordentlich beladen war, wodurch es dann gezwungen ward, einen andern Hafen, ganz aus seiner üblichen Reiseroute, anzugehen. Das Gericht erkannte, daß unter einer solchen Police die Versicherer nicht verantwortlich sein konnten. Wo aber die Ladung desselben Schiffs, ohne die besagte Ausnahms-Clausel in der Police versichert war, wurden sie zum Ersatz des Schadens verurtheilt. (Siehe die beiden Fälle: O'Reilly v. Royal Exchange Comp. 4 Campb. 248 — und O'Reilly v. Gurney, 4 Campb. 249.)

Wir beschließen hiemit die Aufzählung der Verluste, welche den Versicherer nicht kosten, nachdem wir abermals darauf hindeuten müssen, daß von entfernt die Möglichkeit der Rückkehr ähnlicher politischer Verhältnisse ist, welche dazu die Veranlassung gaben. Sie besitzen heute zu Tage ihre Wichtigkeit nur als Reminiscenzen der Vergangenheit und nicht als Leitfaden für die Zukunft, dürfen aber nicht übergangen werden.

Dritter Titel.

Gegenseitige Verhältnisse der Versicherer und Versicherten bei der Illegalität gewisser Unternehmungen.

Die Legalität einer Versicherung wird nur dadurch als eine unbezweifelte erscheinen können, wenn die Natur des versicherten Interesses oder Gegenstandes selbst eine unbezweifelt legale ist. Die Illegalität einer Versicherung aber entspringt aus zwei verschiedenen Ursachen. Die eine derselben liegt in der Verletzung der Landesgesetze des Ortes, wo die Versicherung geschlossen worden, die andere in der Verletzung des Völkerrechtes, und der daraus entstehenden Pflichten gegen andere Nationen, so daß die unserer Erörterung vorbehaltene Materie in zwei Abtheilungen zerfällt:

Einmal ist es die Illegalität der Versicherungen, deren Zweck Schutz für den Handel ist, den die Gesetze des Landes, wo sie geschlossen werden, nicht anerkennen oder geradezu verbieten;

Zweitens die Illegalität der Versicherungen zum Schutz eines Handels, der dem Völkerrechte, d. i. den Gesetzen anderer Nationen zuwider läuft, und diese Illegalität betrifft die Rechte dieser Nationen in doppelter Hinsicht, als kriegführende nämlich oder als neutrale. Der Anfang unserer Beleuchtung betrifft demnach als

oder manches das respectirt zu werden, geboten ist, mit Bezug auf das Ausland, nach Belieben vernachlässigt und verletzt werden darf. Schon in dem Rechtsfalle von Brewer v. Fletcher (siehe Park on Insur. 505, Edit. 8.) hatte Lord Mansfield öffentlich erklärt, daß es in England vollkommen gesetzlich sei, von den fiscalischen Verordnungen eines andern Staates durchaus keine Notiz zu nehmen, und daß daher keine Versicherung bloß deswegen ungültig werden könne, weil sie einen Verkehr betrifft, den die Gesetze eben dieses Staates verbieten. Man hat selbst diesem Princip eine seltene Ausdehnung in dem Falle von Planche v. Fletcher (siehe Dougl. Rep. 239) gegeben, wo es vor Lord Mansfield zur Sprache kam, ob eine Versicherung auf eine Unternehmung gesetzlich sein könne, deren offenbarer Zweck, Betrug des Fiscus einer auswärtigen Regierung, mittelst falscher, zu diesem Behuf fabrizirter Documente war. Lord Mansfield bejahte diese Frage, und nahm eben so wenig Anstand, sich zu Gunsten des Klägers in einem Falle ähnlicher Art auszusprechen, wo es nicht minder auf Betrug des feindlichen Fiscus als auf eine Verletzung der Bedingungen des, zwischen Großbritannien und Frankreich, bestehenden Pariser Tractates abgesehen war. (Siehe Park, on Insur. p. 507 Edit. 8.)

Wir haben bereits Gelegenheit gehabt zu bemerken, daß ein Princip, welches die gewöhnlichen Regeln der Moralität so sehr verletzt, und welchem alle Nationen zu huldigen scheinen, nicht ohne Einrede mancher eminenten Juristen, Grund und Wurzel hat fassen können, und es läßt sich, trotz aller darüber stattgefundenen Argumentationen nicht leugnen, daß es nur in der allgemeinen Praxis seine einzige Rechtfertigung finden kann.

Einer jeden Regierung läßt sich natürlich das Recht nicht absprechen, in Hinsicht dieses Verkehrs, ihre eigenen Vorschriften zu geben, und in so weit als sie reichen, obliegt einem jeden Unterthan derselben, die Pflicht des Gehorsams. Aber bis zum Auslande reichen diese Vorschriften nicht, und er ist völlig frei in seinen Handlungen. Schiffe und Waaren, welche zu diesem auswärtigen Schleichhandel gebraucht werden, laufen sodann die Gefahr der Confiscation durch die Regierung des Landes, wo der Unterschleif sein Wesen treiben soll. Die Gefahr der Versicherung wird dadurch vermehrt, indem es als allgemeine Regel gelten muß, daß dem Versicherten die Pflicht obliegt, sämmtliche, auf eine solche Verschiffung bezüglichen Umstände, zur Kenntniß des Versicherers zu bringen, wenn er sein Recht zur Ent-

schädigung nicht verscherzen will. In dieser, von Emérigon zuerst ausgesprochenen Ansicht, sind ihm alle anderen Notabilitäten und Autoritäten im Assekuranzfache unbedingt gefolgt.

So lange in Großbritannien die Navigations-Acte von 1660 bis zu der im Jahre 1849 durch die Statuten 8 und 9 der Königin Victoria c. 88 eingeführten letzten Modification der Acte in Kraft blieb, fehlte es an Gelegenheit zu unzähligen Verletzungen derselben nicht, und die daraus sich ergebende Illegalität der damit verknüpften Versicherungen war keine seltene Sache. Ein Beispiel der Leichtigkeit, mit welcher diese Verletzungen stattfanden, und die Illegalität einer Versicherung herbeiführen konnten, liefert der Rechtsfall von Campbell vs Innes (siehe B. & Ald. 426). Nach dem Statut von Georg III c. 59 war die Einfuhr Amerikanischer Producte in Großbritannien mittelst Amerikanischer Schiffe zu denselben Zollsätzen, welche von Britischen Schiffen bezahlt wurden, erlaubt. Lord Tenterden war hier der Ansicht, daß in Folge dieses Statutes die Einfuhr Amerikanischer Producte mittelst solcher Schiffe, die freilich in Amerika gebaut, aber das Eigenthum Britischer Unterthanen waren, keineswegs erlaubt sein konnte, und daß folglich eine Versicherung auf Güter an Bord von dergleichen Schiffen, null und nichtig sein müsse.

Die am 26 Juni 1849 erfolgte totale Aufhebung der alten Navigations-Acte und ihr am 1 Januar 1850 in Kraft getretenes Substitut hat dem Unheil häufig vorkommender, oft vom Versicherten nicht geahnter illegalen Versicherungen in England ein Ende gemacht; und als das beste und untrüglichste Mittel, um auch in der Folge nicht ihr Opfer zu werden, empfiehlt sich jetzt, in so weit es das Versicherungs-Wesen dort betrifft, die genaue Beobachtung der folgenden Regel: die zwischen England und fast allen Staaten des Auslandes bestehenden Handelstractate, als das große Lehrbuch in allen denen Fällen anzusehen, wo man die Uebertretung der gegenseitig dem Handel und der Schiffahrt gegebenen Vorschriften vermeiden will. Ehemals war der Zweck aller Tractate, der Britischen Schiffahrt und den Erzeugnissen Großbritaniens große und ausschließliche Privilegien und Vortheile zu sichern; heut zu Tage ist das Reciprocitäts-System die Basis der neueren Handels-Tractate geworden, wodurch den Flaggen und Producten der verschiedenen Völker in den beiderseitigen Häfen die Rechte der am meisten bevorzugten Nationen (most favoured nations) zugestanden werden, das heißt, daß sie keine höhere Zollsätze wie andere zu bezahlen haben. Es folgt, daß alle Uebertretungen

und Stipulationen dieser Tractate allen darauf bezüglichen Versicherungen den Stempel der Illegalität aufdrücken und den Policen ihre Rechtsgültigkeit nehmen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sich darin die neuere allgemeine Britische Handelspolitik spiegelt, welcher in streitigen damit in Verbindung stehenden Fällen, gesetzliche Kraft eingeräumt wird. Diese Wirkung auf die Gültigkeit der Policen besitzen nicht alle, in Bezug auf nationale Schiffahrt und Handel erlassene Parlaments-Acte, wie z. B. das Statut 5 und 6 Wilhelm's IV c. 9. Der Zweck desselben war Schutz für die Rechte der Schiffsmannschaft, und die versicherte Reise ward in dem Falle von Redmond vs Smith (7 Man & Gr.) nicht deswegen für ungültig erklärt, weil man vernachlässigt hatte, dem Schiffe den besonderen, zwischen dem Schiffer und seiner Mannschaft abgeschlossenen Vertrag mitzugeben, der ihre beiderseitigen Rechte und ihre Uebereinkunft in Betreff ihrer Gagen u. s. w. feststellte.

Während der langen Kriegsperiode, die der Kampf zwischen Großbritannien und dem Französischen Kaiserreiche einnahm, hatte die Regierung mehrere gesetzliche Vorschriften erlassen, deren Nichtbeachtung jeder unter solchen Umständen stattfindende Reise zur illegalen und die in Folge derselben ausgeführten Versicherungen, ungültig machte. Dazu gehörten die sogenannten Convoy-Acten, welche allen Britischen Schiffen, die nicht durch besondere Stipulationen davon ausgeschlossen waren, ohne Convoy zu segeln verboten, ferner das Verbot, gewisse Reisen, welche nicht ohne ausdrückliche Licenz von der Englischen Admiralität unternommen werden konnten. Die Wiederherstellung des allgemeinen politischen Friedens in 1815 hat die Fortdauer dieser Acten und Vorschriften unnöthig gemacht, und nur bei der höchst unwahrscheinlichen Rückkehr ähnlicher Kriegsumstände, könnte die Nothwendigkeit ihrer Wiedereinführung sich geltend machen können.

Ein Umstand, der in jedem Lande die Illegalität der Versicherung nach sich zieht, ist der, wo es sich um eine Verletzung eines Embargo's handelt. Eine jegliche Regierung besitzt in Kriegszeiten das unbedingte Recht, auf alle in ihren Häfen befindlichen Schiffe ein Embargo zu legen. Wer nun darauf ausgeht, eine Reise zu combiniren, die nicht ohne Verletzung dieses offiziel angekündigten Embargo's vollzogen werden kann, und dieselbe versichern läßt, muß sich, wenn diese Versicherung in dem Lande ausgeführt wird, dessen Häfen die Wirkung des Embargo's trifft, darauf gefaßt machen, daß seine Ver-

sicherung für illegal betrachtet wird. Park in seinem Werke p. 505 erwähnt des Falles, wo die Englische Regierung ein allgemeines Embargo auf alle Schiffe gelegt hatte, die mit Proviant von irgend einem Hafen Irlands segeln möchten. Eine in Lloyd's genommene Versicherung auf ein Venezianisches Schiff, welches von diesem Embargo keine Notiz nahm, wurde für ungültig erklärt. Der Fall war der von Delmada v^s Mottene.

In Frankreich schließt man in Rücksicht des von der Regierung verbotenen Handels sich derselben allgemeinen Regel an, die in England gilt. Keine Versicherung auf Güter, deren Ein- und Ausfuhr nach Französischen Gesetzen verboten ist, kann gültig sein, selbst dann nicht, wenn die versicherten Artikel in der Police als Contrebande angegeben sind. Von einem besonderen Gesetz in dieser Hinsicht haben wir keine Kenntniß; aber hier gilt Emérigon's große Autorität, und dieser sagt im ersten Bande seines Werkes Kap. 8 Sect. V folgendes: „Die Güter, deren Ein- und Ausfuhr in Frank„reich verboten sind, können bei uns nicht den Gegenstand eines Ver„sicherungs-Contractes bilden. Werden sie von unserm Landesherrn „confiscirt, so sind die Versicherer nicht verantwortlich, selbst in dem „Falle nicht, wo ihnen dieser Umstand durch eine besondere Clausel in „der Police angezeigt worden wäre. Die Assekuranz ist null und „nichtig, und man ist weder Prämie noch Unterzeichnungs-Gebühr „(droit de Signature) dafür schuldig."

Das Preußische Landrecht Band 3 Abschnitt XII enthält in diesem Betreff folgendes: § 1955. „Sind Waaren und Güter, „welche wider die Landesgesetze aus-, ein- oder durchgeführt werden „sollen, versichert, so ist der Versicherte aller Vortheile aus dem Ver„trage verlustig und der Fiskus tritt an seine Stelle." § 1950. „Hat der Versicherer wissentlich auf solche Waare gezeichnet, so wird „er als Theilnehmer bestraft und die Prämie verfällt dem Fiskus." § 1957. „Ist die Versicherung nur zum Theil auf dergleichen „Waaren gerichtet, so besteht sie in Ansehung der unverbotenen." § 1958. „Werden jedoch diese mit der verbotenen zugleich confiscirt, „oder zur Bezahlung der verwirkten Strafe verwendet, so ist der „Versicherer zur Vergütung nicht schuldig."

Nach dem Spanischen Handelsgesetzbuch Tit. III Art. 885 ist jede Versicherung nichtig, die auf Güter geschlossen worden, womit unerlaubter Handel getrieben wird.

Auch in dem Holländischen „Wetboek van Koophandel“ Tit. IX Sect. 1 Art. 599 wird alle Versicherung auf Güter, worin der Verkehr durch besondere Gesetze verboten ist, für null und nichtig erklärt, desgleichen Versicherungen auf nationale sowohl, als auf fremde Schiffe, die zu diesem verbotenen Verkehr und Transport gebraucht werden.

Der „Codigo Commercial Portuguez“ enthält in seinem Artikel 1705 eine ganz ähnliche Verordnung.

Zweites Kapitel.

Illegale Verſicherungen in Folge des Völkerrechts.

Verſicherungen, welche eine Kriegs-Periode hervorruft oder veranlaßt, können nur dann als legale betrachtet werden, wenn die Unternehmungen, die ſie zu ſchützen beſtimmt ſind, weder die Rechte der kriegführenden Partheien oder Mächte, noch die der Neutralen verletzen. Den letzteren liegt die Pflicht ob, eine vollkommene Unpartheilichkeit gegen die erſteren zu beobachten, ſo wie es jenen geboten iſt, den Handel der Neutralen nicht willkührlich zu ſtören und ihrer Schiffahrt keine Geſetze vorzuſchreiben, die ſie zu geben keine Befugniß haben.

Der Handel neutraler Staaten ſollte während eines Krieges, der ſie gar nicht angeht, völlig frei, ſo wie vor demſelben betrieben werden können. Selbſt die Verſendung nothwendiger Kriegsbedürfniſſe, ſollte als keine Verletzung der Neutralität angeſehen werden, wenn dieſe mit gleicher und gerechter Hand geſchähe, und keiner der kriegführenden Mächte ein Vorzug eingeräumt würde. Doch mit der einzigen Ausnahme des Vereinigten Nord-Amerikaniſchen Freiſtaates haben alle Nationen dieſer unbedingten Freiheit des Verkehrs mit den kriegführenden Völkern freiwillig entſagt, und ſich dazu verſtanden, gewiſſe Artikel feſtzuſetzen, deren Vertrieb an eine der kriegführenden Mächte von der anderen für Verletzung der Neutralität angeſehen, und mit Wegnahme der tractatenwidrig verſandten Waare beſtraft werden ſoll. Solche Artikel werden Kriegs-Contrebande genannt.

Dieſe Einſchränkung des neutralen Handels ſind der Billigkeit am gemäßeſten, wenn Kriegsbedürfniſſe im Zuſtande vollendeter Verarbeitung für Contrebande gerechnet werden. Sie werden aber eine unbillige

Bedrückung des neutralen Handels, wenn man Waaren, die sowohl im Kriege als in Friedenszeiten ihre Anwendung finden, zur Contrebande machen, oder überhaupt den freien Austausch der Producte zweier neutralen Länder eigenmächtig stören will. Wenn aber vollends eine kriegführende Nation einseitige Verordnungen dieser Art ergehen läßt und Bedingungen festsetzt, unter denen sie den neutralen Staaten den Handel mit ihren Feinden gestatten will, den sie zu verbieten gar keine Befugniß hat, so sind dies Eingriffe in das Völkerrecht, welche zu dulden den darunter leidenden Staaten nur Schwäche oder besondere Verhältnisse gebieten können. Einer solchen Versündigung machte sich die Machtherrschaft Napoleons zur Zeit der Berliner und Milaneser Decrete, und, als Mittel zur Selbstvertheidigung die Britische Regierung durch ihre „Orders in Council“ schuldig, und von dem offenbaren Widerstand, der sich dieser Handelstirannei entgegensetzte, gab der Krieg zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von 1812 bis Ende 1814 das erste Beispiel, das nicht ohne nachhaltige Wirkung für die Folge bleiben kann.

Die Materie der illegalen Versicherungen, in Folge des Völkerrechts, zerfällt in zwei Abschnitte, wovon der erste:

a. in Bezug auf die Kriegführenden, und der zweite

b. in Bezug auf die Neutralen

der Erörterung ihrer beiderseitigen Rechte gewidmet ist.

A. In Bezug auf die Kriegführenden

müssen wir wohl bemerken, daß der Zweck einer jeden kriegführenden Macht in Kriegszeiten kein anderer ist, als der, dem Feinde allen möglichen Schaden zuzufügen und ihn aller Vortheile zu berauben, zu denen das Völkerrecht ihm Zutritt gestattet. Unter diesen Vortheilen nimmt keiner einen höheren Rang ein, als der Seehandel, der ihm die Hauptquellen des Wohlstandes und der Macht öffnet, und es geschieht gerade in Folge des Völkerrechts, daß es jedem Kriegführenden freisteht, diesen Handel nach besten Kräften zu unterbrechen, zu stören und zu vernichten, indem man gewaltsame Hand auf alle Schiffe und Waaren legt oder auch wegnimmt, die dazu gebraucht werden. Aus eben diesem Grunde werden überall und in allen Ländern durch Municipal-Verordnungen oder durch das Gemeingesetz alle

Verſicherungen für ungültig erklärt, wodurch man ſolchen Waaren oder Schiffen Schutz zu verleihen ſucht.

Wir haben ſchon oben im erſten Bande S. 22 u. f. zu zeigen Gelegenheit gehabt, daß in England Verſicherungen auf feindliches Eigenthum, und für Rechnung des Unterthans oder des Angehörigen einer feindlichen Macht illegal, folglich null und nichtig ſind. In dieſem Betreff fehlt es, beſonders in der Engliſchen Rechts-Praxis, nicht an Belegen. Wir haben auch gezeigt, daß in den Engliſchen Gerichten weder die Unterthanen einer feindlichen Macht, noch ihre Agenten als Kläger auf einer ſolchen Police auftreten könnten, daß dergleichen Contracte an und für ſich ſelbſt illegal wären, und daß ſie, wenn auch vor dem Ausbruch der Feinſeligkeiten geſchloſſen, keinem Unterthan einer feindlichen Macht gegen die Folgen Britiſcher Nehmung, nach dem Ausbruch des Krieges, Schutz verleihen könnten. Wir haben endlich gezeigt, daß eines derartigen oder ſonſtigen Verluſtes wegen, der während der Dauer der Feindſeligkeiten ſtattgefunden hätte, dem Kläger, ſelbſt nach der Wiederherſtellung des Friedens kein Klagerecht verbliebe, obgleich, falls man die Verſicherung vor dem Ausbruch der Feindſeligkeiten genommen, und der Verluſt ſich zu der nämlichen Zeit ereignet hätte, das Recht der Unterthanen einer feindlichen Macht als Kläger zu erſcheinen, während der Dauer des Krieges nur ſuspendirt ſein könnte, und nach dem Ende der Feindſeligkeiten wieder in volle Kraft treten würde.

In den beſagten Fällen handelt es ſich, wie der Leſer bemerken wird, nur von Verſicherungen feindlichen Eigenthums, um daſſelbe gegen Britiſche Nehmung zu ſchützen. Aber eine wichtigere Frage ſchließt ſich dieſer an, die nämlich, in wie fern es einem Britiſchen Unterthan erlaubt ſein dürfe, ohne ausdrückliche Licenz ſich in einen Verkehr mit den Landes-Feinden einzulaſſen. Die erſte Veranlaſſung zu der Erörterung derſelben gab ein für Britiſche Rechnung in Feindes Land gemachter Ankauf von Waaren, den der Agent eines Britiſchen Unterthans vorgenommen, und die er ohne Licenz nach England verſchifft hatte. Dieſe Frage ward im Gerichtshofe der „Common Pleas“ zu Gunſten des Eigenthümers der Waaren entſchieden, ſodann in den Gerichtshof der „Kings Bench“ gebracht, dort zweimal vollkommen unterſucht, und führte zuletzt zu dem Erkenntniß, daß eine ſolche Aſſekuranz geſetzwidrig und nichtig ſein müſſe. (Siehe Bell v^s Gibson, 1 Bos. & Pull 345 und Potts v^s Bell, 8 Term. Rep. 548.) Dies Erkenntniß war ganz im Einklang mit einem früher von

Lord Stowell im Ober-Admiralitäts-Gerichtshof abgegebenen Urtheil und stellte auf immer den Grundsatz fest: daß jeder, von Britischen Unterthanen, in Kriegszeiten mit den Unthanen des Feindes ohne Licenz gepflogener Handel, oder jeder Handel, wozu des Feindes Eigenthum gebraucht wird, völlig ungesetzlich, und jede Versicherung zum Schutz eines solchen Handels null und nichtig sei.

Der Leser wird sich jedoch erinnern, daß wir bei einer früheren Gelegenheit im ersten Bande dieses Werkes S. 27 gezeigt haben, daß ein Britischer Unterthan, der seinen Wohnsitz in einem fremden Lande aufgeschlagen hat, wenn dies Land ein neutrales ist, Behufs seiner kaufmännischen Geschäfte, in jeder Rücksicht als der Unterthan eines solchen Staates angesehen wird, mit den Feinden Großbritannien's gesetzlichen Verkehr treiben und diesen Verkehr durch Versicherungen beschützen darf, die er in England ausführen läßt. Unter gleichen Umständen kann er selbst Versicherung auf einen Verkehr nehmen lassen, der für einen Britischen Unterthan gesetzwidrig sein würde, der aber durch einen Tractat des neutralen Landes, in dem er seinen Wohnsitz genommen hat, für gesetzlich erklärt worden ist. (Siehe Wilson vs. Maryatt, 8 Term. Rep. 31.) Man darf jedoch hiebei nicht übersehen, daß dies Gesetz nicht auf die Auswanderer anwendbar ist, die flagrante bello, aus einem feindlichen Lande in ein neutrales übergehen und sich in diesem ansiedeln.

Daß ein jeder Handel, den Britische Unterthanen während eines Krieges mit dem Feinde oder nach dessen Besitzungen treiben, und eine jede darauf begründete Versicherung in England ungesetzlich ist, das erhellt aus dem Vorhergehenden. Aber um diese Ungesetzlichkeit zu constatiren, ist der Beweis nothwendig, nicht allein, daß der Hafen, nachdem das Schiff zu segeln beabsichtigte, ein feindlicher, sondern auch, daß dem Schiffe von vorne hinein, als der Verlust dasselbe traf, eine feindliche Bestimmung schon gegeben war. In Folge dessen ward es einmal, in dem Rechtsfalle von Wright vs. Welbie, 1 Chitt. 49. S. P. anon ibid. entschieden, daß eine Versicherung auf Schiffe „nach einem oder mehreren Häfen“ (port or ports) durchaus legal sei, wenn auch der eine oder der andere derselben feindlich, oder der Handel selbst, ohne specielle Licenz unerlaubt geworden wäre. Der Rechtsfall von Johnson vs Greaves, 2 Taunt. 344 ward in diesem Sinne entschieden. Versicherung war genommen worden

auf ein Schiff nach einem oder mehreren Häfen der Insel St. Domingo, und zwar zu einer Zeit, wo ein Theil derselben in den Händen der Französischen Regierung war, der andere aber unter der Botmäßigkeit des Königs Christoph stand. Frankreich war damals im Kriege mit England begriffen, Christoph aber lebte in guter Harmonie mit ihr. Die Versicherung ward für rechtsgültig anerkannt.

Als Napoleon's Berliner und Milaneser berühmte Decrete erschienen, wodurch derselbe allen Englischen Handel von dem festen Lande zu bannen versuchte, fanden die Englischen Gerichte eigends durch die besonderen, unsicheren Zeitumstände dazu berufen, sich wiederholtermaßen in dem Fall über die feindliche oder neutrale Natur dieses oder jenes Hafens aussprechen zu müssen, je nachdem er mehr oder weniger von Französischen Truppen besetzt, oder unbedingt unter Französische Herrschaft gefallen war. Was diesen Entscheidungen hauptsächlich zur Regel diente, war aber nicht die größere oder geringere Truppenzahl, die in solche Häfen geworfen war, sondern die Art der Botmäßigkeit, die dort ausgeübt wurde. Es war der Englischen Handels-Politik und seiner Convenienz gemäß, dem Britischen Handel alle Zugänge zu den Häfen zu erleichtern, wo sich die Möglichkeit ergab, denselben fortzuführen, ohne mit den wohlbekannten Regeln des Völkerrechts in offenbaren Widerspruch zu treten. „Eine „jede Regierung" — sagte Lord Ellenborough in dem Rechtsfalle von Hagedorn vs Bell (siehe 1 Maule & Sel. 459. 460) — „besitzt das unzubezweifelnde Recht, sich über die Fortdauer des guten „Einverständnisses, der Feindseligkeit, oder der Neutralität in Bezug „auf andere Staaten auszusprechen; und obgleich die Regierung „irgend eines Hafens, der von Feindes-Truppen besetzt wird, in Folge „seiner Wünsche und zur Beförderung seiner Politik sich dazu hergeben mag, Maßregeln gegen dies Land zu ergreifen, die dasselbe vollkommen berechtigen dürften, eine solche Regierung als feindlich zu „behandeln, so sind wir darum doch nicht gebunden, in jeder auch „noch so gerechten Ursache eine Beleidigung zu suchen, sondern wenn „es uns, des bewegten und convulsiven Zustandes des Europäischen „Handels wegen', gerade convenirt, so können wir die Beleidigung „übersehen, und anstatt über die, unter Gewaltthaten schmachtende „Regierung, die ganze Strenge gewöhnlicher Kriegsmaßregeln zu verhängen, es vorziehen, unsere alten freundschaftlichen und friedlichen „Verhältnisse fortbestehen zu lassen." Ganz im Einklange mit dieser Ansicht ward in den Englischen Gerichten der Grundsatz angenommen,

daß alle dergleichen Häfen als neutrale zu behandeln wären und aller Verkehr mit ihnen vollkommen gesetzlich sei, so lange sie die äußere Form einer unabhängigen, neutralen Regierung aufrecht erhielten, wenn auch der Feind durch die darin unterhaltene Truppenmacht die eigentlichen Souverainitäts-Rechte in seine eigenen Hände bekäme. So z. B. ward, wie der Leser sich aus dem oben S. 322 Gesagten erinnern dürfte, in Gemäßheit der von Lord Ellenborough ausgesprochenen Ansicht die Neutralität der Insel Corfu anerkannt, obgleich eine überschwengliche Russische Macht dieselbe in Besitz genommen hatte, und dies blos, weil in seinen Häfen die Jonische Flagge fortwährend wehte und die dortige Regierung fortfuhr einen Hafen-Admiral zu ernennen, und die Consuln der fremden Regierungen zu empfangen. Ferner im Jahre 1811, wo in Folge des obengenannten Berliner Decrets der Handel zwischen England und Preußen vernichtet war, und kein diplomatischer Verkehr zwischen beiden Staaten mehr existirte, erklärte Lord Ellenborough, daß, da keine offene Feindseligkeiten zwischen ihnen stattgefunden hätten, so könne man Preußen nicht als einen, in offenem Kriege mit England begriffenen, Staat ansehen, und folglich müsse man eine in England, auf Britisches, nach einem Preußischen Hafen bestimmtes, Eigenthum genommene Versicherung, für eine gesetzliche halten.

Eine richterliche Entscheidung in dem Rechtsfalle von Hagedorn vs Bell, (1 Maule & Sel. 450) liefert einen fernern Beleg zu diesem damals anerkannten Grundsatz. Obgleich Hamburg eine geraume Zeit von einem bedeutenden Französischen Truppen-Corps unter Marschall Davoust besetzt blieb, so erklärte Lord Ellenborough dennoch die Stadt Hamburg so lange für einen neutralen Hafen, als eine Cabinets-Order (Order in Council) dieses Verhältniß nicht aufheben würde. Diese Cabinets-Befehle wurden die Regel aller Gerichte, wo es sich um feindliche oder vom Feinde besetzte Häfen handelte.

Die ausdrücklichen Licenzen, die zum Betrieb eines besonderen Handels-Verkehr mit dem Feinde, von der Britischen Regierung erlassen wurden, waren ein Nothbehelf, um sich gewisse Producte zu verschaffen, die man unter den bestehenden Umständen auf keine andere Weise erhalten konnte, und deren man nothwendig bedurfte, oder auch, um gewisse Artikel nach feindlichen Häfen oder Besitzungen auszuführen. Ausnahmsweise, aber doch gesetzlich, mußten alle darauf bezüglichen Versicherungen sein. Wir halten es für unnöthig, hier die besonderen Bedingungen der verschiedenartigen Licenzen zu recapituliren,

welche einer Zeit, die nie wiederkehren dürfte, ihre Geburt verdankten. Auch dürfte es eben so überflüssig sein von den Pflichten zu reden, die sie dem Inhaber derselben auferlegten, um den Vortheil der zeitweiligen, den Versicherungen des so begünstigten Handels verliehenen Legalität, nicht zu verscherzen. Napoleon fiel und sein System mit ihm, ohne Aussicht auf die entfernte Möglichkeit der Wiederherstellung seiner gewaltsamen Handels-Politik. Der praktische Nutzen einer solchen Erörterung liegt folglich ferne von uns. Wer indessen ein gewisses Interesse dafür behält, der würde in der sechsten Vorlesung Duer's, S. 599 bis 619 im ersten Bande seines Werkes: „Law „and Practice of Marine Insurance," die erforderliche Befriedigung finden.

Auch Napoleon sah sich durch die Klagen der bedrückten Weinbauer im Süden Frankreich's und einiger Fabrikanten bestürmt, zu einer Zeit gezwungen, eine gewisse Anzahl von Licenzen, zur Ausfuhr Französischer Producte und Fabrikate nach England, und zur Einfuhr der dafür im Tausch erhaltenen Colonial-Waaren, zu erlassen. Es hatte mit den Versicherungen auf diesen Verkehr, aller Antecedentien ungeachtet, nicht die mindeste Schwierigkeit, und sie wurden gesetzlich vollzogen, so ungesetzlich auch beiderseitig der Verkehr mit dem Feinde sonst sein mochte.

Wir gelangen jetzt zu der zweiten Gattung illegaler Versicherungen in Folge des Völkerrechts, nämlich:

B. In Bezug auf Neutrale.

Hier bietet sich ganz natürlich zuerst die Frage dar: Was bildet bei einer Nation den Zustand vollkommener Neutralität? Die einfache Antwort ist diese: ein neutraler Staat ist der, welcher beim Ausbruch eines Krieges zwischen zwei oder mehreren Mächten fortfährt im Friedenszustand zu verbleiben, und sich aller Theilnahme an den Feindseligkeiten der kriegführenden Mächte enthält. Diese, von dem Italienischen Schriftsteller Azuni gegebene Definition, (siehe sein Diritto Marittimo dell' Europa, Vol. II parte II Cap. I Art. 2 p. 11—18 édit. di 1797) ist wohl die bündigste und richtigste, und diejenige, welche die meisten Schriftsteller adoptirt haben. Sie bezieht sich aber, genau betrachtet, mehr auf die Pflichten welche der Neutrale

den Kriegführenden gegenüber, zu beobachten hat, als auf das relative Verhältniß, in welches eine jede der kriegführenden Mächte, den neutralen Staat zu versetzen beliebt. Einem jeden Staat gebührt das Recht, sich über die Fortdauer der Freundschaft, der Hostilität oder der Neutralität, zwischen sich und irgend einem andern Staate auszusprechen, folglich kann auch kein Zweifel darüber herrschen, daß es einem jeden der kriegführenden Staaten erlaubt sein müsse, irgend einen andern Staat neutral anzusehen, lange nachdem derselbe aufgehört hat, sich als neutral, im ganzen Sinne des Wortes, gegen ihn zu benehmen. Man blicke nur auf die oben, S. 409 von Lord Ellenborough darüber ausgesprochenen Worte. Der Begriff der Neutralität muß im ausgedehntesten Sinne aufgefaßt werden — er muß diese Art von erlaubtem Verkehr zwischen zwei Staaten bedeuten, lange nachdem der eine derselben sich des Rechtes zur Fortsetzung desselben verlustig gemacht hat. (Siehe obiges Urtheil Lord Ellenborough's in dem Rechtsfalle von Hagedorn vs Bell, 1 Maule & Sel. 459.) Auf diesem Grundsatz stützte sich die lange Reihe von Entscheidungen, welche während der Kriegs-Periode zwischen Großbritannien und dem Französischen Kaiserreiche, in Betreff der Neutralitäts-Frage, in den dortigen Gerichten gegeben wurden. Der Grundsatz ward als eine Nothwendigkeit, als ein Stück der Handels-Politik England's und als eine Maßregel der Selbstvertheidung angenommen, zu einer Zeit, wo der Britische Handel nach dem Europäischen Festlande, die harten Fesseln der Willkühr Napoleon's tragen mußte. Der Handelsfrage, als die Hauptbedingung der Existenz des Landes, waren alle übrigen untergeordnet, und die Regierung wie das Land, keinen Augenblick im Zweifel über die Tendenz der Napoleonischen Maßregeln, war zu jedem Opfer bereit, welches ohne völlige Verleugnung aller moralischen Independenz und Würde, den Umständen der Zeit gebracht werden konnte. Arnould hat mit seinem gewöhnlichen Scharfsinn die Pflichten der Neutralen zusammengereiht, so wie sie sich unter dem Druck der damaligen Verhältnisse herausstellten — die Verletzung dieser Pflichten war die einzige Regel, nach welcher neutralen Reisen und neutralen Unternehmungen, das Siegel der Illegalität aufgedrückt, und folglich die Ungültigkeit der zu ihrem Schutz genommenen Versicherungen ausgesprochen wurde. Das folgende beschreibt diese Pflichten:

1) Ein neutraler Staat darf nicht während der Dauer der Feindseligkeiten irgend einer der kriegführenden Mächte, Kriegsammunition

oder andere, zum Behuf des Krieges brauchbare Artikel, welche gewöhnlich Kriegs-Contrebande genannt werden, zuführen, woraus sich dann die Regel ergiebt, daß alle, in England ausgeführten Versicherungen zum Schutze des neutralen Verkehrs in Contrebande. mit dem Feinde, ungesetzlich und null und nichtig sind.

2) Neutrale Staaten dürfen sich nicht auf Unternehmungen oder auf irgend einen Verkehr einlassen, der eine Verletzung der von einer kriegführenden Macht verhängten Blockade, zur Folge hat, — unter gewissen Beschränkungen sind dergleichen Unternehmungen ungesetzlich, und Versicherungen darauf ungültig.

3) Neutrale Staaten dürfen sich in Kriegszeiten nicht in den privilegirten Colonial- oder Küsten-Handel des Feindes, der ihnen in Friedenszeiten gar nicht, und nur den Unterthanen der feindlichen Macht gestattet war, einlassen.

4) Alle neutrale Schiffe sind in Kriegszeiten der Durchsuchung, von den Kreuzern einer kriegführenden Macht unterworfen, um ihre Theilnahme an einem Verkehr ausfindig zu machen, den die Rechte des Krieges verbieten.

5) Des Feindes Gut ist durch den bloßen Transport pr. neutrale Schiffe nicht geschützt, aber der bloße Transport desselben ist kein Neutralitätsbruch, und setzt den Rest der Ladung oder Unternehmung, der andern zugehören mag, keineswegs der Beschlagnehmung aus.

Hieraus erhellt, daß die größte Beschränkung, welche das Völkerrecht dem Handel der Neutralen auferlegt, in dem Verbot besteht, irgend einem der kriegführenden Staaten Artikel zuzuführen, welche als Contrebande anzusehen sind. Und dann entsteht natürlich die Frage: was ist Kriegs-Contrebande? In dem Versuch einer Beantwortung derselben, hat sich seit den Zeiten Grotius, unter den Autoritäten, die größte Verschiedenheit der Begriffe gezeigt, je nachdem man den Rechten des Krieges oder der Freiheit des Handels, das Wort zu reden geneigt war — neutralen Nationen aber, welche Frachtführer für die kriegführenden Mächte zu werden wünschen, lag es daran, die Liste der Contreband-Artikel, so sehr als möglich zu beschränken.

Grotius hatte, in Bezug auf diese Frage, seine Classification aller Waaren in drei Categorien eingetheilt:

zu der ersten gehörten: die zum Behuf des Krieges bereits angefertigten Materialien, wie z. B. Waffen und Ammunition, welche nur im Kriege gebraucht werden können;

zu der zweiten: Luxus-Artikel; *)

zu der dritten: Rohstoffe, welche zum Behuf des Krieges gebraucht und verarbeitet werden können, wie z. B. Segeltuch, Schiffsbauholz, Schwefel, Geld, Proviant, Schiffe u. s. w., die aber im Kriege wie im Frieden gebraucht werden können, und welche daher oft: anticipisis usus genannt zu werden pflegen.

In Betreff der beiden ersten Classen hat nie ein Zweifel existirt; die instrumenta belli, welche der ersten Classe angehören, sind zu allen Zeiten als Kriegs-Contrebande angesehen worden, und die bloßen Luxus-Artikel niemals. Es ist aber in Betreff der dritten Classe, der sogenannten „anticipisis usus“-Artikel, daß große Unsicherheit stattgefunden hat — hier war es, wo neutrale Staaten den Kampf für die Freiheit des Handels, und die Kriegführenden für die Strenge des Krieges auszufechten pflegten. Die besonderen Umstände der Zeit, können, wie Grotius vermeint, allein darüber entscheiden, in wie fern viele der dritten Classe angehörigen Artikel, zum Beispiel Geld, Proviant, Schiffsbauholz u. s. w., als Kriegs-Contrebande angesehen werden können oder nicht, da sie manchmal legale Gegenstände eines neutralen Handels abgeben, manchmal in einem anderen Lichte erscheinen können. Sie würden sicherlich für Contrebande gelten müssen, wenn sie einem belagerten Orte, Hafen oder Feldplatze zugeführt würden. Zur Zeit Carl's des Ersten, im Jahre 1626, wurden Schiffsbauholz und andere Elemente des Schiffsbaues, selbst Korn, Getreide und Proviant aller Art, welche in Feindes Land zu gehen bestimmt waren, für Contrebande erklärt; und in der „Ordonnance de la marine“ Ludwig's des XIV, befinden sich auch Pferde als Kriegs-Contrebande bezeichnet, weil sie zu kriegerischen Ausrüstungen unentbehrlich sind. Selbst in dem, im Jahre 1825, zwischen den Vereinigten Staaten und der Columbianischen Republik abgeschlossenen Tractate, spielen sie eine gleiche Rolle. In dem, zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien, im Jahre 1794 zu Stande gekommenen Handelstractate, befanden sich Roheisen und Tannenholz als eine Ausnahme von der allgemeinen Regel bezeichnet: jede Art von Schiffsbaumaterial für Kriegs-Contrebande anzusehen.

---

*) Aus welchem Grunde Luxus-Artikel in dieser Classification figurirten, hat uns nicht einleuchten wollen. Es ist, in Betreff der dritten Gattung, daß immer die größten Zweifel obwaltet haben.

Da Schiffsbauholz, Hanf, Eisen, Segeltuch und andere „antecipitis usus“-Artikel, daß heißt solche Artikel, die dem doppelten Zweck des Krieges und des Friedens entsprechen, zu den wichtigsten Bestandtheilen des Ausfuhrhandels der nördlich Europäischen Mächte gehören, so verbanden sich diese zuerst im Jahre 1780, sodann später im Jahre 1801 mit Rußland an der Spitze, in einer Conföderation, die den Namen der bewaffneten Neutralität annahm, und es sich zum Zweck stellte, die Rechte des neutralen Handels mit den Waffen in der Hand zu verfechten, besonders aber darauf zu bestehen, daß keine Artikel für Kriegs-Contrebande gelten sollten, als solche, welche durch erforderliche Verarbeitung die Form, der zu einem Offensiv- oder Defensiv-Kriege brauchbaren Instrumente, erhalten hätten. (Siehe Azuni, Diritto Marittimo, Vol. II Cap. II Art. 5 pp. 131. 137. edit. 1797.) Großbritannien trat diesem Bunde mit dem entschlossensten und hartnäckigsten Widerstand entgegen, und die vereinigten Mächte die ihm beigetreten waren, sahen sich durch die Wucht seiner Marine-Ueberlegenheit bald zu der Nothwendigkeit herab gedrückt, allen Ansprüchen dieser Art entsagen zu müssen. Es war besonders bei dem erneuten Versuche dieser bewaffneten Neutralität im Jahre 1801, welche im Jahre 1780 Rußland, Schweden, Dänemark, Preußen, Holland, Frankreich, Spanien, Portugal, Neapel und die Vereinigten Staaten Nord-Amerika's zu ihren Mitgliedern gezählt hatte, daß Großbritannien eine merkwürdige Entschlossenheit an den Tag legte, um alle ähnliche Combinationen zu stürzen; und da es diesen Punkt einmal erreichte, so blieb allen, an Handel und Schiffahrt betheiligten Nationen nichts anders übrig, als sich, in Betreff der „antecipitis usus“-Artikel, den Entscheidungen des Englischen Ober-Admiralitäts-Gerichtes zu unterwerfen. Dieses hatte, während der langen Kriegs-Periode von 1792 bis 1814 — mit kurzen, vorübergehenden Unterbrechungen — Sir William Scott, später Lord Stowell genannt, als Oberrichter an seiner Spitze. Glücklicher Weise war dieser außerordentliche Mann die größte Autorität seiner Zeit, in Sachen nationaler Jurisprudenz, ein Mann von unerschütterlicher Gewissenhaftigkeit. So schwer auch manchmal seine Urtheilssprüche auf Neutrale lasten mußten, so wird doch heut zu Tage allgemein, besonders aber dort, wo der Sturm heftig erregter, nationaler Leidenschaften sich höher wie anderswo erhob, nämlich in denen, durch seine Erkenntnisse so hart betroffenen Vereinigten Staaten, willig anerkannt, daß er die Wage der Gerechtigkeit in dem seltensten Ebenmaße zu handhaben und zu

halten verstanden hatte. Viele seiner Aussprüche bilden in diesem Betreff einen Theil der heutigen Gesetzgebung des Nord-Amerikanischen Freistaates.

Aus der langen Fortdauer der Neutralität der Vereinigten Staaten, seit dem Anfange des Revolutionskrieges im Jahre 1793, entspannen sich die mannigfaltigen Fragen über Contrebande, besonders in Hinsicht der Mund-Provisionen und Nahrungsstoffe. Die Französische National-Convention hatte am 9 Mai 1793 ein Decret erlassen, welches die Anhaltung aller, mit Mund-Provision beladenen Schiffe und ihre Abführung nach Englischen Häfen anbefahl, England antwortete darauf, indem es alle, nach Frankreich bestimmte neutrale, und mit Getreide und Mehl beladenen Schiffe wirklich anhielt und in Englische Häfen aufbrachte, und behauptete, daß Mund-Provisionen von dem Augenblick an als Kriegs-Contrebande behandelt werden müßten, wo sie, wäre der Feind ihrer Zufuhren beraubt, dem Völkerrecht gemäß, die Mittel an die Hand gäben, günstigere Friedensbedingungen von ihm zu erzwingen. Gegen diese, von England aufgestellte Theorie, erhob sich, abseiten der Vereinigten Staaten, sogleich der heftigste Widerstand, und sie stellten mit unbezweifeltem Rechte das Princip heraus, daß, da Getreide, Korn und Mehl, Boden-Erzeugnisse und das Produkt der Cultur des Landes wären, sie nicht als Contrebande angesehen werden könnten, ausgenommen in dem Falle, wo man sie in einen wirklich belagerten Ort oder Hafen einzuführen beabsichtigte. In dem, zwischen den Vereinigten Staaten und Großbritannien, im Jahre 1794 abgeschlossenen Handelstractat, ward es anerkannt, daß Lebensmittel in eigentlichem Sinne nicht als Contrebande zu betrachten wären, dennoch dem Völkerrechte gemäß, unter gewissen Umständen diesen Character annehmen könnten; aber über die Natur dieser Umstände ward nichts gesagt noch stipulirt. Nur ward es als mildernde Concession zugegeben, daß, sobald die Nothwendigkeit einträte, dergleichen Artikel als Contrebande anzusehen, die Nehmer, oder deren Regierung verpflichtet sein sollten, den Eigenthümern den vollen Werth derselben, nebst Fracht und einem billigen Nutzen zu vergüten. Auf Seiten der Vereinigten Staaten hielt man fest an dem Grundsatz, daß alle, in jenem Tractate als Contrebande bezeichneten Artikel, einen Theil des Völkerrechts bildeten, und daß außer ihnen von keinen andern die Rede sein könne.

Mit vielem Rechte ward es in dem Rechtsstreite des Schiffs „Yonge Margaretha“ (siehe 1 Rob. Rep. 159) bemerkt, daß der Cata-

log der Kriegs-Contrebande oft bedeutende Veränderungen zu bestehen gehabt hätte, und zwar in dem Grade, daß es schwer werden mußte die Gründe dieser Veränderungen ausfindig zu machen, da die Geschichte der verschiedenen Erkenntnisse uns oft ohne die Geschichte der besonderen Umstände entgegen träte, welche dazu geführt hatten. Zu einer Zeit (im Jahre 1673) wurden Korn, Oel und Wein für Contrebande angesehen, zu einer andern (in den Jahren 1747 und 1748) Butter, gesalzene Fische und Reis u. s. w. Die neuere Regel ist, daß Lebensmittel, im Allgemeinen, keine Kriegs-Contrebande sind, aber doch unter gewissen Umständen dazu gerechnet werden können, welche aus der besonderen Kriegslage oder den zeitweiligen Verhältnissen der kriegführenden Partheien entsprüngen. Als eine der Ursachen die es verhindern, daß Lebensmittel als Contrebande betrachtet werden, gilt der Umstand, daß sie die Boden-Erzeugnisse des Landes sind aus dem sie kommen; eine andere liegt in dem, daß sie in ihrem rohen und nicht in ihrem verarbeiteten Zustande sich befinden. So wird auf Eisen mit Nachsicht hingeblickt, Anker und andere ähnliche Instrumente werden aber als Contrebande angesehen; Hanf ist nicht so mißfälliger Natur als Tauwerk; Weizen, das in Feindes Land eingeführt wird, weniger gefährlich als Mehl. (Siehe Kent's Comment. Vol. I p. 137—141.) „Der Usus bellici" — sagt Kent — „ist es, welcher „einen Artikel zur Contrebande macht; und bei manche Artikel, welche „vordem unschuldiger Natur waren, durch ihre Umwandelung in „Kriegs-Instrumente einen ganz entgegengesetzten Character annehmen, „so liegt viel Wahrheit in der Bemerkung, daß, da die Mittel zur „Fortführung des Krieges sich von Zeit zu Zeit ändern, so ändert „sich auch das Völkerrecht mit ihnen, nicht in Folge veränderter „Grundsätze, sondern in Folge ihrer Anwendung zu neuen Zwecken, „welche die, stets sich ändernden, Erfindungen des Krieges hervorrufen."

Als allgemeinen Maßstab zur Beurtheilung der Frage, in wiefern jene Artikel, welche die Benennung: „ancipitis usus" unterscheidet, als Kriegs-Contrebande zu betrachten sind oder nicht, mag ihre Bestimmung dienen. Es kommt folglich immer darauf an zu wissen, ob sie zu dem gewöhnlichen Gebrauch des menschlichen Lebens bestimmt sind, oder ob ihnen eine höchst wahrscheinliche Anwendung zu militairischen Zwecken vorliegt. Ist der erste Fall ein unbezweifelter, so können sie auch keine Contrebande sein; bewährt sich der letztere, so sind sie es sicherlich. Die Frage, vermeint Arnould, kann am besten erprobt werden, wenn man die Natur des Hafens berücksichtigt,

nach welchem sie bestimmt sind; ist es ein gewöhnlicher, commerzieller Hafen, so muß man voraussetzen, daß die Waaren zu irgend einem Civil-Behuf hingehen, wenn auch manchmal ein Kriegsschiff in demselben erbaut werden sollte; wenn aber der große, hervortretende Charakterzug des Hafens, wie in Brest oder Toulon in Frankreich, oder Portsmouth in England, ihn als einen Hafen zum Behuf militairischer Marine-Ausrüstung bezeichnet, so darf man voraussetzen, daß die Güter zum militairischen Gebrauch hingehen, obgleich es zugleich möglich ist, daß sie zum Civil-Consum bestimmt sind. (Siehe den Rechtsfall des Neptunus, 3 Rob. Adm. Rep. 108.)

Schiffe, Schiffsbauholz und Schiffsmaterialien zum Behuf des Schiffsbaues, werden heut zu Tage allgemein als Kriegs-Contrebande angesehen, woferne durch besondere Tractate keine Ausnahme in dieser Hinsicht stipulirt ist.

Segeltuch wird allgemein als Contrebande betrachtet, selbst wenn es nach einem Hafen bestimmt ist, wo ausschließlich Kauffahrteischiffe ausgerüstet werden; Talg aber gilt nie als Kriegs-Contrebande, wofern er nicht nach einem andern Hafen, wie Brest, Behufs feindlicher Ausrüstung bestimmt ist. Tauwerk, im Allgemeinen, Ankern und alle übrigen armamenta navis sind Contrebande. Schwefel und Salpeter, als die hauptsächlichsten Ingredienzien der Fabrication des Pulvers, sind von jeher als Kriegs-Contrebande angesehen worden, und dies ward, wie Azuni (in seinem Vol. II Cap. II Art. 5 p. 137, 138) sagt, selbst von der „bewaffneten Neutralität“ anerkannt. Theer, Pech und Hanf wurden während der langen Revolutions-Kriegs-Periode, von den Englischen Admiralitäts-Gerichten dafür gehalten.

Wir können nicht umhin, hier im Vorbeigehen einer unlängst von dem Französischen Schriftsteller Ortolan, in seiner: „Diplomatie de la mer,“ Tom. II livr. 3 Ch. 6, ernsthaft aufgestellten Frage zu erwähnen, ob wegen des ausgedehnten Gebrauchs der Dampfmaschinen zu Kriegsschiffen, dergleichen Maschinen, sodann Steinkohlen als nothwendiges Aliment ihres Betriebs, endlich Baumwolle (!!) der Umwandelung in Schießbaumwolle wegen, nicht künftighin als Kriegs-Contrebande betrachtet werden müßten? Diese Frage hat von Hautefeuille im zweiten Bande seines Werkes: „Des droits et des devoirs des Nations Neutres“ p. 411 u. f. eine verneinende Beantwortung erhalten. *)

*) Galiani, obgleich er in seinem Werke: „De doveri de' principi neutrali,“ Cap. 9 § 4 zugiebt, daß Schwefel als Kriegs-Contrebande zu betrachten

Lebensmittel, Mund-Provision wurden, wie wir schon bemerkt haben, im Allgemeinen, nicht als Kriegs-Contrebande angesehen, besonders nicht, wenn sie das Bodenerzeugniß des Landes waren von dem sie ausgeführt werden, oder direct zum unmittelbaren Gebrauch einer militairischen Macht, oder zur Versorgung eines belagerten oder blockirten Ortes abgesandt worden sind. Von Kent sowohl, als wie nach ihm von Arnould, ist allen Contrebande-Waaren eine ansteckende Natur zugeschrieben worden (infectious nature) das heißt mit andern Worten, daß sie den Character der Contrebande der ganzen, denselben Eigenthümern zugehörigen Ladung aufdrücken, oder daß alle die Waaren, welche derselbe Eigenthümer in dasselbe Schiff geladen haben mag, der Gefahr und Confiscation ausgesetzt sind, weil es Contreband-Waaren an Bord hat. Diese Folgerung läßt sich jedoch nicht, einzelne aggravirende Fälle ausgenommen, auf das Factum anwenden, woferne es nicht desselben Verladers Eigenthum ist. In gewöhnlichen Fällen besteht der einzige Verlust, den der Schiffs-Rheder in Folge der an Bord genommenen Contreband-Artikel zu erleiden hat, im Verluste der Fracht und Unkosten. Wenn jedoch Schiff und Güter derselben Person angehören, oder wenn Contreband-Waaren durch eine ihnen gegebene falsche Bestimmung, oder durch simulirte Papiere beschützt werden sollen, so erstreckt sich die Contagion der Contrebande nicht allein bis auf das Schiff, sondern auch auf die ganze, demselben Eigner zugehörige Ladung, und beide sind der Confiscation ausgesetzt. Die Rechtsfälle der Schiffe: Stadt Emden, 1 Rob. Rep. 23, Junger Tobias ibid 277, des Schiffes Franklin, 3 Rob. Rep. 217, des Schiffes Eduard, 4 Rob. Rep. u. m. a. mögen als Beweise der Allgemeinheit dieser Regel gelten, die jedoch, durch besondere Tractate, eine Modification erleiden mag. In allen Handelstractaten der Vereinigten Nord-Amerikanischen Staaten mit den neueren Süd-Amerikanischen Republiken, ist es stipulirt worden, daß Contreband-Waaren keinen Einfluß auf die übrige Ladung noch auf das Schiff üben sollen, sondern daß diese ihren Eigenern frei verbleiben. (Siehe Kent's Comment. Vol. I p. 148 ed. 1844.)

Alle Versicherungen auf Kriegs-Contrebande sind null und nichtig und können nicht eingeklagt werden. Dies bezieht sich jedoch nur auf

sei, vermeint, daß dies bis dahin weder von Schriftstellern noch in Tractaten anerkannt worden sei — wie es sich zeigt, ganz mit Unrecht.

Versicherungen die in dem Lande der kriegführenden Mächte ausgeführt worden sind. Ist jedoch die Versicherung durch und für einen Neutralen in neutralem Lande ausgeführt worden, und sollte es in den dortigen Gerichten zur Klage kommen, so verhält sich die Sache ganz anders; denn es liegt bei einem Neutralen, seiner eigenen Regierung gegenüber, nichts ungesetzliches darin, wenn er sich in einen Contreband-Handel einläßt. Contreband-Artikel sind von Seiten des Feindes der Nehmung und Confiscation ausgesetzt, aber der Neutrale kann nie von seiner eigenen Regierung für seinen Contreband-Handel bestraft werden. Wenn also die Versicherung von Kriegs-Contrebande durch einen Neutralen erlaubt und folglich der darauf bezügliche Contract ein gültiger ist, so besteht das Klagerecht des Versicherten in den Gerichten eines neutralen Landes, in seiner ungeschwächten Kraft, sobald über die Natur des ganzen Geschäftes und der betreffenden Waaren, dem Versicherer nichts verhehlt worden ist, oder wenn daraus geschlossen werden kann, daß er gehörige Kenntniß davon besitzen konnte. Eine Versicherung nach einem bestimmten Hafen, schließt wie Kent sagt, (siehe Kent's Comment. Vol. III p. 266) keineswegs die Gefahr des ungesetzlichen Besuchs eines solchen Hafens in sich ein, ausgenommen in dem Falle, wo sich die Police darüber auf eine unzweideutige Weise ausspricht. Wenn der Handel dem Versicherer als ein illegaler bekannt ist, und er desfalls keine Ausnahme macht, so muß es als einverstanden angesehen werden, daß er die damit verknüpfte Gefahr auf sich nimmt.

Unzertrennlich von dem richtigen Begriff des Ausdruckes: Handel mit Kriegs-Contrebande, ist die Bedingung, daß dieser nur von Neutralen und nur in Kriegszeiten betrieben werden kann. So war z. B. in dem, zwischen Großbritannien und Portugal im Jahre 1810 abgeschlossenen Handelstractate, von dem gegenseitigen freien Verkehr, alle Kriegs-Contrebande ausgeschlossen. Ohne Krieg konnte von keinem Handel mit Kriegs-Contrebande die Rede sein, und eine Versicherung, welche auf die Ausfuhr von Kriegs-Ammunition und Waffen aus Großbritannien, nach der, unter Portugiesischer Botmäßigkeit stehenden Insel Madeira, in Friedenszeiten geschlossen war, blieb jener Clausel ungeachtet, vollkommen gültig.

Das Völkerrecht verleiht einer jeden kriegführenden Nation das Recht, einen oder mehrere feindliche Häfen, oder eine feindliche Küste zu blockiren, falls es eine derartige Maßregel für nothwendig erachtet; und eine neutrale Nation, welche die Regeln einer solchen Blockade

verletzen, einem blockirten Hafen Zufuhren bringen und sich mit demselben in einen Verkehr einlassen wollte, würde sich eine Uebertretung der Kriegs-Rechte zu Schulden kommen lassen, und ihre Schiffe und Ladungen der Confiscation aussetzen. Deswegen sind auch alle Versicherungen ungültig und alles Klagerechts beraubt, welche auf Reisen oder Handelsunternehmungen genommen worden sind, deren bestimmter Zweck die Verletzung der Blockade-Gesetze ist, oder die in einem wirklichen Blockadebruch ertappt werden.

Das Völkerrecht hat die Umstände, unter denen ein Blockade-Bruch stattfinden kann, mit großer Genauigkeit bezeichnet, und diese Umstände werden von folgenden Bedingungen beherrscht:

Erstlich, muß der betreffende Hafen, so wie die betreffende Küste sich in einem wirklichen Blockade-Zustand befinden, der unwiderleglich dargethan werden kann;

Zweitens, muß der Neutrale vorläufige, von der Existenz einer solchen Blockade, gehörige Notiz erhalten haben;

Drittens, muß der Neutrale sich thatsächlich eines solchen Blockade-Bruchs schuldig gemacht haben, indem er entweder mit einer, nach dem Anfang der Blockade an Bord genommenen Ladung in den Hafen hinein oder aus demselben herausgesegelt, oder das eine oder das andere versucht, nachdem er von der stattfindenden Blockade erforderliche Kenntniß erhalten hat.

Das Recht Blockade zu verhängen, besitzt wie schon bemerkt, eine jede kriegführende Nation, und da die Ausübung dieses Rechtes nur einen Theil des allgemeinen Kriegs-Rechtes bildet, so leuchtet es von selbst ein, daß ohne Krieg keine Blockade stattfinden kann, denn ihr Zweck, die Aufhebung und Vernichtung des feindlichen Handels in dem blockirten Platze oder an der blockirten Küste, macht sie schon an und für sich selbst zu einer feindseligen und kriegerischen Maßregel. Eine Blockade besteht in der Besitznahme des See-Gebiets einer dem Feinde zugehörigen Stadt, Küste oder ihres Hafens, mit der erforderlichen Macht, in der Absicht ihren Handel zu zerstören, und mit dieser Absicht steht die Idee einer friedlichen Blockade, womit man in neuerer Zeit in Frankreich zum Vorschein gekommen ist, in offenbarem Widerspruch. Die Quelle dieses absurden Gedankens liegt in der Entscheidung des Französischen Staatsrathes im März 1848. Frankreich blockirte die Küsten der Argentinischen Republik mit einer effektiven Seemacht. Ein Brasilianisches Schiff, genannt: „Conde de Thomar," das von dieser Blockade keine Notiz erhalten hatte, und zum

erstenmale vor einem der blockirten Häfen erschien, ward von derselben genommen und vor das Prisen-Gericht in Montevideo gebracht, erstlich weil es sich eines Blockadebruchs schuldig gemacht, zweitens weil es Kriegs-Contrebande (680 Fäßchen Schießpulver) an Bord genommen hatte. Das Prisen-Gericht in Montevideo entschied, daß, da der Schiffer von der Blockade keine Anzeige gehabt hatte, so sei das Schiff in dieser Hinsicht frei von aller Verantwortlichkeit, die Ladung aber, als Kriegs-Contrebande, gute Prise. So kam die Sache vor den Staatsrath in Paris, der nach Berathung mit dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten am 25 März die Zurückgabe der Ladung verordnete, weil *ungeachtet der Blockade der Küsten der Argentinischen Republick, Frankreich mit dieser Republik nicht im Kriege begriffen sei, und weil es ohne Krieg keine Kriegs-Contrebande geben könne.*

Eine Blockade kann zweierlei Art sein, deren eine man eine *einfache Blockade*, die andere eine *Regierungs-Blockade* nennen kann, die eine ist eine Blockade de facto, jedenfalls eine kriegerische Maßregel, wenn sie durch die Wachsamkeit einiger Kriegsschiffe ausgeführt wird, die zweite erfordert eine amtliche Erklärung und Mittheilung derselben an fremde Regierungen, die erstere beruht auf der einfachen Thatsache ihrer wirklichen Existenz, und ist von selbst zu Ende, wenn diese Thatsache aufhört, von der anderen aber muß man annehmen, daß sie fortdauert, wenn das Ende ihrer Dauer nicht öffentlich angezeigt worden ist. Diese Verschiedenheit besitzt ihre Wichtigkeit. Ein Neutralitäts-Bruch kann nicht stattfinden, wo neutrale Schiffe ohne officielle Anzeige einer der kriegführenden Regierungen, welche die Blockade verhängt hat, die Abwesenheit eines zeitweilig blockirenden Geschwaders benutzen, um in den blockirten Hafen einzugehen. Wo aber die officielle Anzeige stattgefunden hat, da wird jeder Versuch dieser Art als eine Verletzung der Neutralität betrachtet, und als solche bestraft werden müssen, bis auch die Aufhebung der Blockade auf ähnliche Weise kund gethan worden ist. Dies ist die Englische Ansicht der Sache.

Die wichtigste Bedingung eines Blockadezustandes ist die, daß dieser Zustand *effectiv* sei, es reicht nicht hin, daß dieser oder jener Hafen, diese oder jene Küste, von einer kriegführenden Regierung auf dem Papier als im Blockadezustande befindlich erklärt worden sei, er muß auch in der Wirklichkeit nicht allein durch eine hinlängliche Anzahl von Kriegsschiffen unterstützt sein, sondern diese müssen die Pflicht der Wachsamkeit mit

unerbittlicher Strenge, gegen die Flaggen aller anderen Nationen, ohne Ausnahme, ausüben. Finden dergleichen Ausnahmen häufig statt, wird in diesem Betreff von dem blockirenden Geschwader eine ungewöhnliche Nachsicht ausgeübt, so ist man in der Regel berechtigt zu glauben, die Blockade habe aufgehört. In einem hierauf bezüglichen Rechtsfalle, dem des Schiffes „Rolla“ (siehe 6 Rob. 372 und Duer, Lect. VII Vol. I p. 634) war dies die Ansicht des Oberrichters Sir William Scott. Keine Blockade kann gültig sein, folglich auch kein Blockadebruch stattfinden, ohne daß den Schiffen aller Nationen, der Ein- oder Ausgang des blockirten Hafens in gleichem Maße untersagt bleibt. Das blockirende Geschwader muß seiner Aufgabe angemessen sein — das heißt, es muß zahlreich, stark und nahe genug sein, um diesen Ein- oder Ausgang offenbar gefährlich zu machen. Wird das Geschwader durch Sturm zerstreut, und in die offene See getrieben, behält aber der Befehlshaber desselben die Absicht unmittelbar nach seiner Station zurückzukehren, so kann diese Entfernung nicht als eine Aufhebung der Blockade angesehen werden — wie schon gesagt, die Aufhebung muß officiel angezeigt werden — und jeder Versuch, diese Abwesenheit zu benutzen, um in den blockirten Hafen ein- oder auszugehen, wird als ein Blockadebruch angesehen. Wenn jedoch die Blockade ganz oder zum Theil aufgehoben werden sollte, sei es in Folge einer Zwangsmaßregel durch überlegene Macht, oder in Folge der Nachlässigkeit des blockirenden Geschwaders und ihrer Kreuzer, so müßte der neutrale Handel jedenfalls offen bleiben — die einzige Andeutung, welche der neutrale Kauffahrer von dem Vorhandensein einer Blockade besitzt, ist die Anwesenheit einer hinlänglichen, angreifenden Macht, und wenn diese irgend einer der obgenannten Ursachen gehorchen, und ihre Botmäßigkeit über den blockirten Hafen aufgeben muß, so kann der neutrale Kauffahrer, der darin Behufs kaufmännischer Zwecke eingeht, nicht füglich eines Blockadebruchs gezeiht werden. Es darf nicht übersehen werden, daß die Botmäßigkeit des blockirenden Geschwaders sich nur so weit erstrecken sollte als sie reicht. Liegt ein Theil des blockirten Hafens oder der blockirten Küste jenseits des Umfangs seiner Macht, so sollten die üblichen Regeln eines Blockadezustandes auf diesen Theil nicht angewandt werden können. Wenn z. B. der Hafen von Veracruz von irgend einer kriegführenden Macht in Blockadestand erklärt werden sollte, und das blockirende Geschwader nicht hinlänglich wäre, um die nachbarliche Küste des Hafens bis nach Anton Lizardo (18 Seemeilen von

Veracruz) einzuschließen und zu bewachen, so sollte es nicht gesagt werden können, daß durch den Ein- oder Ausgang des Hafens von Anton Lizardo ein Blockadebruch begangen würde. Allerdings würde auf solche Weise der Zweck einer Blockade nur auf unvollkommene Weise erreicht werden, aber mit großem Scharfsinn bemerkt Duer (in seiner Lect. VII Vol. I p. 656) daß diese Unvollkommenheit aus der physischen Unmöglichkeit einer ausgedehnteren Anwendung der erforderlichen Seemacht entsteht, und daß durch eben diese Unmöglichkeit das Maß der gesetzlichen Ansprüche des Feindes unvermeidlich beschränkt wird. So gering auch der Widerspruch sein mochte, den diese Auffassung des ganzen Sachverhältnisses erwarten durfte, so genügte sie doch der damaligen Handelspolitik, welche unter dem Druck der tyrannischen Maßregeln Napoleon's, England zu verfolgen sich genöthigt sah, keineswegs. Frankreich hatte zuerst, und zwar durch das sogenannte Berliner Decret vom 21 November 1806, Großbritannien und alle von demselben abhängende Besitzungen und Inseln in den fünf Welttheilen in Blockadezustand erklärt; und England, das schon vorher, unter gewissen Modificationen zu Gunsten der Neutralen, die ganze Atlantische Küste des Europäischen Festlandes von der Mündung der Elbe an bis nach dem Hafen von Brest für blockirt erklärt hatte, dehnte jetzt diese Blockade nicht allein auf alle Küsten und Colonien des Französischen Kaiserreiches, sondern auch auf alle Küsten der Alliirten Frankreichs in Europa oder andern Welttheilen, endlich auch auf alles Küstenland der anderen Völker aus, welche, ohne eben im Kriege mit England begriffen zu sein, dem Einfluß Frankreichs so weit gehorchen mußten, daß sie der Continental-Blockade ihre Zustimmung zu geben sich gezwungen sahen. (Siehe die Englischen „Orders in Council" in der „London Gazette" vom 7 und 11 Januar und 11 und 14 November 1807.)

Wenn man die große Ausdehnung der Küsten berechnen will, welche durch die beiderseitigen Blockade-Erklärungen der Wachsamkeit einer Kriegs-Marine unterworfen werden mußten, so fällt es in die Augen, daß keine der beiden kriegführenden Partheien, Großbritannien einer Seits, Napoleon mit seinen erzwungenen Verbündeten anderer Seits, eine hinlängliche Zahl von Kriegsschiffen aufstellen konnten, um die unerläßliche Bedingung einer jeden rechtmäßigen Blockade, nämlich das Vorhandensein einer effectiven Macht vor den blockirten Häfen oder Küsten, zu erfüllen. Im Vergleich mit Frankreich und seinen Alliirten befand sich England in einer viel besseren Lage, denn

nicht allein besaß es bedeutende, bisher immer siegreich gewesene Flotten, sondern es hatte, durch eben diese Siege, die feindlichen Flotten mehr oder weniger von der Oberfläche der Meere, besonders des Oceans verdrängt, und konnte überall gebieten. Der Vorwurf der sogenannten „Papier-Blockade,“ den alle neutralen Völker den kriegführenden zu machen berechtigt waren, traf also Frankreich mit viel größerem Rechte als England. Auch war diese letztere Macht beflissen, der Welt zu zeigen, daß es das Princip, ohne welches keine Blockade gültig sein kann, nämlich die Existenz einer wirklichen und hinlänglichen Macht vor dem blockirten Hafen, um dort Ein- und Ausgang zu verhindern, zu respectiren gewußt habe, und demnach erklärte der damalige Staatssecretair, der berühmte Redner Charles Fox, daß England die Blockade von 1806 der Welt erst dann notificirt habe, als es sich durch einen Bericht seiner eigenen Admiralität habe überzeugen können, daß es die Mittel besitze und anwenden würde, um die proclamirte Blockade aller Häfen und Küsten von der Mündung der Elbe an bis Brest, vollständig auszuführen. Ohne dies im mindesten bezweifeln zu wollen, liegt es doch am Tage, daß es sich mit der später verordneten Blockade von 1807, bei dem darunter verstandenen maßlosen Küsten-Umfang, unmöglich so verhalten konnte. Der Consequenz halber ward es also nothwendig, zu einem anderen System seine Zuflucht zu nehmen, zumal da man über die von dem Englischen Minister Forster der Regierung der Vereinigten Staaten in Washington abgegebene Erklärung: „daß die Blockade eine wirk„liche und rechtmäßige sei, sobald die Regierung, welche dieselbe ver„hängt, eine hinlängliche Seemacht besitze, um sie vollständig ins Werk zu richten“ — unmöglich hinweggleiten konnte. Es ward demnach bei vorkommenden Gelegenheiten, und namentlich durch den besagten Gesandten Forster erklärt, daß, um eine Blockade rechtmäßig zu machen, es nicht allein erforderlich sei, daß eine regelmäßige, officielle Kundmachung derselben stattgefunden habe, sondern auch, daß sie von einer hinlänglichen Macht unterstützt werde, um sie gehörig respectiren und es den ein- oder ausgehenden Schiffen unmöglich zu machen, ihr auszuweichen. In Folge dieser Erklärungen reichten kleinere Geschwader, die vor den blockirten Küsten oder Häfen auf und nieder kreuzten, und dieselben bewachten, vollkommen hin, um alle neutrale Schiffe auszuschließen und aufzufangen, und den Handel der verschiedenen Häfen zu unterbrechen. Es läßt sich nicht leugnen, daß wenn die frühere Natur und Definition einer Blockade

unverändert bestehen soll, so hieße die von England zuletzt in Anwendung gebrachte Methode eine Neuerung einführen, welche das eigentliche Wesen derselben von Grund aus verändern dürfte. Denn eine Blockade ist, wie wir schon gesagt haben, die Besitznahme, die Eroberung des See-Gebiets eines feindlichen Hafens, um seinen Handel zu stören, und ihn aller Vortheile desselben berauben, sie ist permanenter — das Auf- und Niedersegeln, das Hin- und Herfahren eines Geschwaders aber veränderlicher Natur, die Blockade ist eine Maßregel zur Lösung einer bestimmten klar definirten Aufgabe, das Kreuzen eines Geschwaders, welches aus einigen Schiffen bestehen kann, hat nur einen allgemeinen, nicht auf Einzelnheiten beruhenden Zweck, der eben so wohl auf offener See, als vor einem besonderen Hafen, oder einer Küste entlang, erreicht werden kann.

Der Gesichtspunkt, aus welchem Großbritannien das System der Blockade während des langen Seekrieges zu betrachten pflegte, der in den Jahren 1814—1815 sein Ende erreichte, war ihm durch die Nothwendigkeit auferlegt worden. Allein hatte es gegen die Uebermacht Napoleons, welcher das Europäische Continent unbedingt gehorchte, zu kämpfen gehabt, allein besaß es die Herrschaft der Meere. Daß es diese Herrschaft ohne Rücksicht für die Rechte der wenigen Neutralen ausübte, welche noch ihren Kopf emporhalten konnten, kann nicht geleugnet werden. Da aber in diesen allmählig das Gefühl ihrer Rechte und ihrer größeren oder geringeren Stärke wieder erwacht ist, so darf man für die Folge ein allgemeines und richtiges Einverständniß über diese wichtigeren Punkte des Seerechtes erwarten.

Versuche dieser Art haben in neuerer Zeit bereits stattgefunden. So ist z. B. in den Verträgen zwischen den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's und der Republik Chili im Jahre 1822 einer Seits, und der Republik Peru im Jahre 1830 anderer Seits stipulirt, daß um einen Hafen wirklich als blockirt ansehen zu können, derselbe sich von einer kriegführenden Macht mit hinlänglichen Mitteln dergestalt angegriffen finden müsse, daß sie die Einfahrt oder die Abfahrt der Neutralen verhindern könne.

Ein blockirter Hafen darf nicht mit einem militairisch belagerten Orte verwechselt werden. Der einzige Zweck einer Blockade ist der, dem Feinde durch die Unterbrechung seines Handels zu schaden, dagegen bei einer Belagerung die Uebergabe des Orts durch Capitulation oder sonstige Mittel, beabsichtigt wird. Die Belagerung eines Hafens von der Landseite, schließt denselben nicht vom Seehandel aus,

macht ihn aber zu einem militairischen Posten, und es liegt folglich auf der Hand, daß man einen solchen Posten von der Seeseite nicht mit Zufuhren und allerlei Mitteln zum Widerstande versehen darf, ohne sich der offenbaren Verletzung der gewöhnlichen Pflichten eines Neutralen dadurch schuldig zu machen. Es würde eine thätige Theilnahme an dem Kriege, zum Nutzen einer der kriegführenden Partheien und zum Schaden der anderen, daraus entstehen.

Es gehört, wie wir schon oben bezeichnet haben, zu einer der wichtigsten Bedingungen der Gültigkeit einer Blockade, daß dem Neutralen Kenntniß davon gegeben sei, ehe, wegen eines Blockadebruches oder Verletzung derselben, die Strafe der Confiscation seine Schiffe oder Güter treffen kann. Ein Blockadebruch wird in allen Fällen als eine strafwürdige That angesehen, aber ohne sträfliche Absicht kann er dies nicht werden, und dieser muß die volle Kenntniß der Blockade, verbunden mit dem Entschluß sie zu verletzen, nothwendig vorangehen. Eben daher kann die officielle Mittheilung der verhängten Blockade an einen neutralen Staat nicht umgangen werden, und die Bekanntmachung derselben abseiten der so gewarnten Regierung an ihre Unterthanen oder Bürger, folgt dann von selbst, und benimmt diesen einen jeden Vorwand der Unkenntniß des betreffenden Umstandes, wenn sie den Versuch eines Blockadebruches begehen, oder auf dem Wege nach einem blockirten Hafen, von der feindlichen Macht überrascht werden sollten. In der Verschiedenheit der Ansichten über diesen Punkt lag einer der Zankäpfel des Streites zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's, der dem Kriege in den Jahren von 1812—1814 voranging. Von Seiten der ersteren dieser Mächte ward es behauptet, daß nach erfolgter officiellen Notification einer verhängten Blockade, alle Reisen nach einem blockirten Hafen ab initio für gesetzwidrig angesehen werden müssen, und die dahin bestimmten Schiffe und Ladungen der Gefahr der Nehmung und der Confiscation ausgesetzt bleiben. Anderer Seits behaupteten die Amerikaner, daß eine Blockade, um gültig zu sein, effectiver Weise stattfinden müsse, und daß ein Schiff nur dann die Gefahr der Nehmung und Confiscation laufe, wenn es im Angesicht des blockirten Hafens durch das feindliche Geschwader abgewiesen, dennoch versuche in denselben einzulaufen, oder wenn es das Auslaufen aus demselben erzwingen wollte. Trotz dieser Meinungs-Verschiedenheit hat es sich späterhin aus einer Reihe von Erfahrungen erwiesen, daß die Vereinigten Staaten in die von dem Englischen Admiralitäts-Gerichte,

unter Sir William Scott aufgeſtellten Grundſätze gewilligt haben, auch iſt kein Beiſpiel vorhanden, daß die in Folge derſelben abgegebenen Erkenntniſſe je ernſtlichen Widerſpruch in den Vereinigten Staaten gefunden, noch weniger zu Reclamationen die Veranlaſſung gegeben hätten. Der Kanzler Kent drückt ſich im erſten Bande ſeiner berühmten Commentarien p. 149 ſechste Ausgabe folgendermaßen darüber aus: „Durch die gerichtlichen Erkenntniſſe in England und in unſerm „Vaterlande iſt das Blockade-Geſetz nicht allein mit großer Genauigkeit beſtimmt worden, ſondern dieſe Erkenntniſſe ſelbſt zeichnen ſich „durch den allgemeinen Zuſammenklang ihrer Grundſätze und die „darin herrſchende Harmonie aus.“ Einzelne Ausnahmen haben allerdings, zumal in früheren Zeiten, hie und da ſtattgefunden; aber in einem der neueren Rechtsfälle, in dem des Schiffes: Nereide (ſiehe 9 Cranch p. 440), gab der Richter Story zu, „daß das bloße Abſegeln eines Schiffes nach einem blockirten Hafen mit der Abſicht „einen Blockadebruch zu begehen, hinreiche, um die Strafe der Confiscation unvermeidlich herbeizuführen.“ Wenn die Reiſe eines Schiffes nach einem blockirten Hafen unterbrochen, daſſelbe angehalten wird, und der klare und poſitive Beweis ſich herausſtellen ſollte, daß zur Zeit ſeiner Abreiſe die Blockade im Abgangshafen bekannt und notoriſch war, ſo können weder Schiffer, Rheder und Ablader ihre Unwiſſenheit in Betreff eines Factums geltend machen, das ihnen unmöglich verborgen bleiben konnte, oder das ſie mittelſt gehöriger Anfrage hätten erfahren können. So ſprach ſich Sir William Scott in dem Falle des Schiffes Calypſo (ſiehe 2 Rob. Rep. 298) aus. Der klar vorliegende Beweis, daß man bei dem Beginn der Reiſe Kenntniß von der vorhergehenden Blockade gehabt habe, überhebt das blockirende Geſchwader aller Aufforderung zu einer Abwarnung des in das Gebiet der Blockade eintretenden Schiffes. Denn zu dieſer Abwarnung iſt jenes nur dann verpflichtet, wenn das Schiff in vollkommener Unkunde eines ſolchen Factums, ſeinen Abgangshafen verlaſſen hätte, oder wie man weiterhin erſehen wird, wenn die große Entfernung des letzteren von dem Beſtimmungshafen, der ſchnellen Mittheilung ungewöhnliche Hinderniſſe in den Weg gelegt, und die Theilnahme an der erforderlichen Kenntniß deſſelben erſchwert hätte. Daß die bewundrungswürdige Leichtigkeit und Schnelligkeit aller heutigen Communicationsmittel einen Einfluß auf die ſtrenge Beobachtung dieſer Regel ausüben dürfte, läßt ſich übrigens wohl erwarten; jedoch da ſeitdem ſie ihren Platz unter den Geſetzen und Gebräuchen

des Völkerrechts eingenommen, kein Fall sich ereignet hat, der hierin eine Aenderung hätte herbeiführen können, so müssen wir annehmen, daß sie in ihrer vollen Kraft geblieben ist.

Der ausschließliche Zweck einer Blockade ist die Unterbrechung und Zerstörung aller Handelsverhältnisse des blockirten Hafens und es folgt von selbst, daß sie sich nicht allein auf die Einfahrt in denselben, sondern auch auf die Abfahrt aus demselben erstreckt, mithin kommt es sehr darauf an, genau zu wissen, wie man sich in Betreff beider einer Verletzung der Blockade-Gesetze schuldig machen kann.

Hinsichtlich der Einfahrt ist es nicht nöthig, daß das Schiff auf der That selbst ertappt werde — der bloße Versuch ist in dem Auge des Gesetzes schon ein wirklicher Blockadebruch, und dieser Versuch bezieht sich nicht allein auf das Verfahren des Schiffes von der Mündung des blockirten Hafens, oder im Augenblick der Einfahrt, sondern er umfaßt die ganze Reise, sobald diese mit vollkommener Kenntniß der Blockade und in der Absicht, sie zu brechen, angetreten worden ist.

Der Einwurf, daß man eine bloße, unausgeführte Absicht nicht strafen könne oder solle, kann hier nicht berücksichtigt werden. Das Gesetz, in diesem Falle, straft hier keineswegs die bloße Absicht, sondern es ist der offenbare Anfang einer ungesetzlichen Handlung selbst, der sich aus dem Antritt einer, in sträflicher Absicht begonnenen Reise ergiebt — es ist der erste Schritt der Vollziehung einer solchen Absicht, den das Gesetz bestraft. Wo die erforderliche Notification einer Blockade stattgefunden hat, da hat kein Schiff das Recht, eine solche ungesetzliche Reise anzutreten. Man hat jedoch in England, in Betreff der Amerikanischen Flagge und einiger anderen aus entlegenen Ländern, der großen Entfernung von dem Schauplatze der Europäischen Blockade wegen, eine gewisse Ausnahme gemacht, und den Schiffen gestattet, eine provisorische Expedition nach dem blockirten Hafen zu nehmen, unter besonderer Vorschrift an den Schiffer, die Reise nicht fortzusetzen, bis er nicht in einem Hafen des blockirenden Staates, oder in irgend einem neutralen Hafen befriedigende Auskunft über die Aufhebung der Blockade de facto, oder durch Proclamation erhalten hat. Diese Vorschrift muß die Nothwendigkeit dieser vorläufigen Anfrage und die Art wie sie gemacht werden soll, klar aus einander setzen. Doch ist es selbst einem Amerikanischen Schiffe nicht gestattet, geradezu nach einem blockirten Hafen zu segeln, und im Angesicht desselben seine Erkundigungen einzuziehen.

Sodann ist es einem neutralen Schiffe, selbst wenn es nur Ballast inne hat, nicht erlaubt, in einen blockirten Hafen einzugehen, denn obgleich für ausgehende Schiffe in Ballast eine Ausnahme gemacht wird, so lassen sich die Gründe worauf sie beruht, nicht durchaus auf eingehende Schiffe anwenden. Das Ausgehen eines in Ballast beladenen Schiffes ist nothwendig, um demselben, in den Händen seiner Rhederei seine Brauchbarkeit wieder zu geben, und kann in keinem Falle den Handel befördern, den man zu verbieten beabsichtigt. Aber für das Einlaufen eines in Ballast beladenen Schiffes nach einem blockirten Hafen, giebt es keine Nothwendigkeit, denn eine Fracht darf es nicht suchen, noch weniger darf es Frachtbeladen wieder ausgehen. Es hat jedoch ein paar Fälle gegeben, z. B. der des Schiffes: the Comet (siehe 1 Ed. 32) wo es einem, in einem blockirten Hafen gelegenen Schiffe gestattet ward, Waaren, die vor dem Anfang der Blockade gekauft worden waren, auszuführen, und somit scheint in dem Verbot des Eingangs eines neutralen Schiffes, daß dergleichen Waaren abzuholen bestimmt ist, eine unnöthige Härte und ein Widerspruch zu liegen. Sonst ist es einem neutralen Schiffe unter keinem andern Vorwande, als den einer physischen Nothwendigkeit, gestattet, einen blockirten Hafen anzugehen. Stürmisches Wetter, Mangel an Wasser oder an Proviant, Reparaturen u. s. w., gehören zu diesen physischen Nothwendigkeiten, besonders wenn die Unmöglichkeit da ist, irgend einen andern Hafen in der Nachbarschaft zu besuchen.

Beim Schluß dieses Theils unserer Untersuchung dürfen wir es nicht unerwähnt lassen, daß nur ein neutrales Schiff, welches, ohne Kenntniß von der existirenden Blockade zu besitzen, seinen Abgangshafen verlassen hat, und geradezu nach dem blockirten Hafen segelt, die Gunst der Abwarnung von dem blockirenden Geschwader genießt, und nach dem nächst gelegenen Hafen oder auch zu Hause gehen kann. Es ist bereits bemerkt worden, daß wenn es bei seiner Abreise mit dem Umstande der verhängten Blockade bekannt gewesen ist, oder, setzen wir jetzt hinzu — wenn es während seiner Fahrt auf eine authentische und glaubwürdige Weise, Kenntniß davon erlangt, und seine Reise dennoch fortsetzt, oder wenn es abgewarnt worden ist und etwa zögern sollte einen andern Weg einzuschlagen, und, ohne augenscheinliche Nothwendigkeit, in der unmittelbaren Nachbarschaft des blockirten Hafens verweilt, so setzt es sich der Nehmung und Confiscation aus. Die folgenden Fälle mögen als Beleg, und in einem derselben, als Ausnahme dienen.

Das Schiff Neptunus war von Danzig nach Havre abgegangen, nachdem die Blockade des letztgenannten Hafens öffentlich notificirt worden war. Auf dem Wege dahin traf es eine Englische Flotte an, und der Schiffer ward benachrichtigt, daß Havre nicht länger blockirt sei. Sir Wm. Scott entschied, daß wenn das Schiff genommen worden wäre ehe es die Flotte gesprochen hätte, so würde es in flagrante delicto betroffen und durch Confiscation rechtmäßig bestraft worden sein; da aber die erhaltene Auskunft von den Offizieren der Flotte der Art war, daß der Schiffer ihr trauen mußte, so hätte er seine Reise in vollkommener Unschuld fortgesetzt, und wäre demnach berechtigt gewesen nach Havre zu gehen, obgleich in der Wirklichkeit dieser Hafen, der öffentlichen Notification gemäß, sich in einem Blockadezustand befand. (Siehe 2 Rob. Rep. 112.)

Dagegen ward ein Capitain, der von der Blockade seines ursprünglichen Bestimmungshafens gehörige Notiz bekommen hatte, sodann von dem kommandirenden Offizier eines kriegführenden Kreuzers, der aber dem blockirenden Geschwader nicht angehörte, die Erlaubniß erhielt dahin abzugehen, nicht für gerechtfertigt angesehen, als er die öffentliche Notification für beseitigt hielt. (Siehe den Fall; the Courier, 1 Edw. 249.)

In Betreff der Abfahrt eines Schiffes aus einem blockirten Hafen, müssen wir bemerken, daß einem Schiffe, das sich beim Anfang einer Blockade in dem blockirten Hafen befindet, das Auslaufen, in Ballast, nicht versagt werden kann. Wenn aber ein Schiff während der Blockade, und durch einen offenbaren Bruch derselben, in den Hafen geräth, so ist ihm die Wieder-Abfahrt aus demselben, auch in Ballast, nicht gestattet, und diese trägt die Strafe des durch die ungesetzliche Einfahrt begangenen Verbrechens. Die Strafe folgt jedoch dem Schiffe nur bis zur Vollendung der gesetzwidrig unternommenen Retour-Reise, und weiter nicht.

Ein Schiff, das beladen aus einem blockirten Hafen, bei vollkommener Kenntniß der existirenden Blockade zu segeln versucht, macht sich straffällig. Kann es aber bewiesen werden, daß die Güter die es am Bord hat, vor dem Anfang der Blockade für Rechnung neutraler Eigenthümer gekauft und verschifft worden sind, so darf es seine Reise fortsetzen; sonst wird das bloße Einnehmen einer Ladung an Bord, wenn dem Schiffer die Blockade bekannt ist, an sich selbst zu einer ungesetzlichen und strafwürdigen Handlung. Auch ist es nicht nöthig, daß das Schiff unter solchen Umständen eine ganze Ladung

an Bord habe. — ein Theil reicht hin, um es in diese strafwürdige Categorie zu bringen, und zwar aus dem Grunde, weil die Dazwischenkunft eines Neutralen nach dem Beginn der Blockade, in der Absicht, der Ausfuhr des feindlichen Eigenthums die Hand zu bieten dazu beiträgt, ihn von dem Druck der Umstände zu befreien, welcher der Zweck der Blockade war.

Wir müssen ferner als Ausnahmen von der allgemeinen Regel in Betreff eines durch die Abfahrt eines Schiffes begangenen Blockadebruches, die Schiffe bezeichnen, welche in der gerechten Erwartung eines Krieges, zwischen ihrer Heimath und dem Staate dem der blockirte Hafen angehört, Anstalt treffen denselben zu verlassen. In diesem Falle ist ihnen die Abfahrt erlaubt worden, (siehe den Fall der Drie Vrienden 1 Dod. ad R 269 und des Wasser Hundt, ibid 270) und das selbst mit einer, dem Feinde abgekauften Ladung, sobald es sich erweisen ließ, wie das hier geschah, daß dieser Ankauf mit dem Gelde neutraler Eigenthümer bestritten worden, und nebst der Verladung unbedingt nothwendig war, um das Eigenthum, im Falle eines eintretenden Krieges vor feindlicher Confiscation zu sichern. Auch ist es einem Schiffe, das vor der öffentlichen Bekanntmachung der Blockade eines Hafens mit einer Ladung am Bord in denselben eingeht und nichts davon ahnt, gestattet ihn mit der ganzen Ladung wieder zu verlassen, sobald die Erklärung der Blockade denselben dort überrascht. Aber ein Schiff, welches nach dieser Erklärung daselbst gekauft worden wäre, darf, selbst in Ballast nicht, den Hafen wieder verlassen.

Nach dieser allgemeinen Beleuchtung der heutigen Stellung der Blockade-Frage ist es zweckmäßig, den Leser darauf aufmerksam zu machen, daß sie, mit einigen, kaum erheblichen Ausnahmen, dieselbe ist, in der sie sich am Schlusse des langen Seekrieges zwischen Großbritannien und dem mächtigen Colosz, dem der Continent gehorchte, Napoleon, in den Jahren 1814 und 1815 befand. Das auf allen Meeren siegreiche England hatte das Uebergewicht seiner Seemacht so zu begründen gewußt, daß es gewisse allgemeine Regeln vorschreiben konnte, denen sich die entkräfteten Staaten des Europäischen Festlandes unterwerfen mußten, und in die sich die Vereinigten Staaten Nord-Amerika's, freilich nicht ohne Widerspruch, jedoch gutwillig, ohne ausdrückliche Verleugnung ihrer oft entgegengesetzten Grundsätze, zu fügen für gut befunden haben. Und dies, wie wir schon oben S. 427 zu bemerken Gelegenheit hatten, geschah mit einer gewissen Anerkennung ihrer Gerechtigkeit, in so weit unter den bestehenden Umständen

England dabei betheiligt war. Die Billigung dieser Principien ging von den einzelnen Richterstühlen aus; die Richter aber gehörten zu den ersten Autoritäten des Landes, und von Seiten der Regierung kam weder ein Protest noch sonst eine Art von officiellen Widerstand zum Vorschein — wie das schon gesagt worden ist. Dies war der Statu quo im Jahre 1815. Was sich seitdem auf dem Boden neuer Principien erhoben hat, ist mehr in der Form einzelner Conventionen verschiedener Mächte unter einander, als in öffentlichen Proclamationen zur Sprache gekommen. Um die Stellung, in der sich die Frage im Jahre 1815 befand, genauer bezeichnen und beurtheilen zu können, halten wir es für füglich, die von England festgestellten Grundsätze, in Rücksicht derer die Vereinigten Staaten Nord-Amerikas sich allmählig aller Einrede enthielten aber nicht begaben, hier noch einmal zu recapituliren.

Erstlich, schien eine Uebereinstimmung über den Punkt zu herrschen, daß die Rechtmäßigkeit einer Blockade durch die ihr vorangegangene Notification an neutrale Mächte, ihre Bestätigung, und die Blockade selbst, nur dann ihre Legitimität und völlige Gültigkeit erhalte, wenn diese Notification stattgefunden hat.

Zweitens, blieb es einverstanden, daß die Blockade, den Neutralen gegenüber, von dem Augenblick der erfolgten Notification an, in Wirksamkeit trete und respectirt werden müsse, ohne erst die factische Ausführung derselben im Angesicht der blockirten Häfen oder Küsten, (deren Nothwendigkeit jedoch nicht bezweifelt ward) abwarten zu müssen.

Drittens, ward es anerkannt, daß das blockirende Geschwader seinem Zwecke angemessen sein und hinreichen müsse, um die Blockade de facto auszuführen, ohne daß es darum erforderlich sei, dasselbe in der unmittelbaren Nachbarschaft der nahe gelegenen Küste oder im Angesicht des blockirten Hafens zu erhalten;

Viertens, ward es als Grundsatz angenommen, daß nur das Schiff den Vortheil des Abwarnens durch das blockirte Geschwader, im Angesicht des blockirten Hafens oder der Küste genießen konnte, welches in vollkommener Unkunde der stattfindenden Blockade, von seinem Abgangshafen abgesegelt, oder auf offener See, während seiner Fahrt, von keinem Schiffe der kriegführenden Nation davon unterrichtet worden war.

In diesen vier Punkten läßt sich das zusammenfassen, was wir, wäre die Sprache noch üblich, die Errungenschaften jener Zeit hinsicht-

lich der Regeln einer Blockade nennen möchten, so wie sie von England vorgeschrieben wurden. Der offene Widerstand gegen diese Grundsätze, abseiten der einzigen Regierung die ihn leisten konnte, der Vereinigten Nord-Amerikanischen Staaten hatte aufgehört, aber stillen Widerspruch fand dort immer der wichtige Punkt, daß die einfache, willkührliche Notification eines, über einen Hafen oder über eine ganze Küste verhängten Blockade-Zustandes, ohne denselben von einer hinreichenden Flotte oder Macht unterstützt zu sehen, genug sei, um demselben Wirklichkeit zu geben und allgemeine Anerkennung zu verschaffen. Dies sei die eigentliche Papier-Blockade, von den Engländern: paper blockade, von den Franzosen: blocus fictif oder blocus par proclamation genannt, die sich ganz im Widerspruch mit der, in alle Tractate bewaffneter Neutralitäten eingeführten Definition einer Blockade, befindet. Hier hieß es: ein Hafen, eine Küste soll nur dann als blockirt angesehen werden können, wenn durch die, von der angreifenden Macht getroffenen Maßregeln, mittelst bestimmter und nahe genug gelegener Schiffe, der Ein- oder Ausgang mit bedeutender Gefahr für die neutrale Flagge verknüpft ist. Das Englische System eines auf und nieder kreuzenden Geschwaders, das manchmal im Angesicht des Hafens lavirte, manchmal weit davon entfernt und häufig gar nicht sichtbar blieb, sei gar nicht anzuerkennen.

Seit der Rückkehr des allgemeinen politischen Friedens, im Jahre 1815, hat der Lauf der Weltbegebenheiten die Nothwendigkeit eines klar bezeichneten Universal-Systems der Blockade sich nicht fühlbar gemacht, und somit hat sich auch zu der Feststellung gewisser, dahin gehöriger Begriffe und Grundsätze, keine Gelegenheit dargeboten. Aber das Gefühl ihrer Selbstständigkeit ist unter den meisten Nationen wieder erwacht, und hie und da, besonders aber in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's ist man schon früh damit beschäftigt gewesen, den neueren Tractaten mit anderen Nationen, eine genaue Definition einer Blockade, einzuverleiben. Um über die Legalität aller, mit Blockadefällen verknüpften oder daran abhängenden Versicherungen in's Klare zu kommen, besitzen wir jetzt nichts, als die Regeln und Vorschriften die aus den Entscheidungen des Londoner Ober-Admiralitäts-Gerichtes herstammen, und diese gehören einer Zeit an, wo England alle maritimen Verhältnisse, unter dem Vorwande der Nothwendigkeit, nach Willkühr beherrschte. Denn trotz des ernsten Strebens des damaligen Oberrichters Sir William Scott, nach der strengsten Unpartheilichkeit, kann es nicht verhehlt werden, daß diese Entscheidungen

nicht selten das Gepräge eben dieser Nothwendigkeit und des Einflusses des Cabinets auf die Gestaltung gewisser politischer Fragen trugen.

Wenn es dabei bleiben sollte, daß, um eine Blockade anzufangen, eine offizielle oder diplomatische Mittheilung der bloßen Absicht an neutrale Regierungen hinlänglich, und um ihr ein Ende zu machen nichts weiter erforderlich wäre, als mit einer ähnlichen hervorzutreten, so steht der Willkühr, welche zugleich die Macht in Händen hat, jeder Weg offen, ohne daß es darum nöthig werden sollte, auch nur ein einziges Kriegsschiff vor dem blockirten Hafen zu senden. Dies würde in jeder Hinsicht, den Gedanken einer Papier-Blockade, wie wir sie oben bezeichnet haben, verwirklichen heißen. Es würde daher wünschenswerth sein, daß man sich über die Grundlagen eines allgemein anwendbaren, alle Blockadefälle umfassenden Gesetzes verstehen könnte, und es würde der Punkte nur wenige erfordern, um darüber ins Reine kommen zu können. Das Ziel nach welchem man streben sollte, würde die folgenden Stipulationen erheischen:

erstlich, daß die offizielle diplomatische Notification einer verhängten Blockade allein nicht hinreiche um dieselbe zu begründen, und das nach einem blockirten Hafen absegelnde, oder auf der Reise dahin begriffene Schiff zu binden, sondern das dieses einer speciellen Notification bedarf, ehe es sich einer Blockade-Verletzung schuldig machen kann. In seinem neuesten Werke: „des Droits et Devoirs des Nations neutres," äußert sich Hautefeuille folgendermaßen über diesen Punkt: „Die diplomatische Notification einer verhängten oder „zu verhängenden Blockade, kann an und für sich selbst keine Kraft „besitzen, sie verleiht dem Kriegführenden kein Recht, und legt dem „Neutralen keine Pflicht auf; und da ihr Zweck nur das Interesse des „letzteren betrifft, so ist wenig daran gelegen, ob sie dem neutralen „Schiffer vor seiner Abreise nach dem blockirten Hafen mitgetheilt „worden ist, oder nicht. Er hat keine Verbindlichkeit übernommen, „sich auf den fraglichen Handel nicht einzulassen, er begeht keinen „Blockadebruch, und läßt sich kein Verbrechen zu Schulden kommen, „bis nicht eine specielle Notification ihn mit den neuen Pflichten bekannt macht, die ihm auferlegt werden. Man darf folglich mit „gutem Rechte behaupten, daß die specielle Notification nicht umgangen werden kann, selbst wenn das neutrale Schiff mit vollkommener „Kenntniß der diplomatischen Notification oder der wirklich existirenden „Blockade unter Segel gegangen ist." (Siehe Vol. III p. 94.)

zweitens, daß eine Blockade, um als solche anerkannt und re-

spectirt werden zu können, eine effective, nahe genug gelegene und von einer hinreichenden Zahl von Kriegsschiffen unterstützte sein müsse, um den Eingang in den blockirten Hafen oder den Ausgang aus demselben, gefährlich für die einkommenden oder ausgehenden neutralen Schiffe zu machen;

drittens, daß die Botmäßigkeit des blockirenden Geschwaders sich nur bis zu den natürlichen Gränzen des See-Gebietes (oder Küsten-Meeres) eines blockirten Hafens oder der blockirten Küste erstrecken, und durch das bloße unbestimmte Auf- und Niedersegeln der Küste entlang, nicht weiter ausgedehnt werden könne.

Diese wenigen Regeln dürften hinlänglich sein, um die gegenseitigen Rechte der kriegführenden und der neutralen Nationen in Blockadefällen zu sichern, und auch alle Zweifel über Blockadebrüche und die Legalität der betreffenden Versicherungen zu heben. Offene Verletzungen einer Blockade, oder sogenannte Blockadebrüche, können nur zweierlei Art sein, entweder versucht das aus der Fremde anlangende Schiff, trotz der Anwesenheit des blockirenden Geschwaders und trotz der erhaltenen Abwarnung, in den blockirten Hafen einzugehen, oder, das vor dem Anfang der Blockade in dem blockirten Hafen angekommene Schiff, versucht es, mit einer nach diesem Anfang eingekauften und verschifften Ladung auszulaufen. Die Consequenzen gelungener Versuche dieser Art, hängen den Schiffen während der Reise an, die sie durch das Auslaufen antreten, oder während der ersten, die sie nach dem Einlaufen unternehmen, weiter aber geht ihre Verantwortlichkeit nicht. Diese, von den Engländern festgestellte Regel, findet manchen Widerspruch unter den Französischen Autoren, welche die allgemeine Freiheit des Meeres nicht geschmälert wissen und sie dem Schiffe gönnen wollen, wenn es der Wachsamkeit des blockirenden Geschwaders glücklich entschlüpft ist; aber Wheaton und andere behaupten, daß dies das einzige Mittel sei, um die Blockadebrüche zu bestrafen und zu verhindern. Ungeachtet der oben so bestimmt ausgesprochenen Meinung, über die Absurdität der Entscheidung des Französischen Staatrathes, in dem Falle des „Conde de Thomar“ (siehe S. 421) können wir nicht umhin, auf eine Erscheinung der neueren Zeit hinzuweisen, die, wenn eine Blockade einer kriegerischen Maßregel und einer Kriegs-Erklärung gleich ist, wenigstens eine Anomalie zu heißen verdient. Es ist das von Rußland, England und Frankreich eingeführte Beispiel einer Blockade, bei der man zu gleicher Zeit in völligem Frieden mit der Macht zu bleiben vorgab, die diese

Blockade betraf, und von andern verlangte, daß sie dieselbe respectiren sollte. Der erste Fall dieser Art, ereignete sich im Jahre 1827, wo Rußland, Frankreich und England sich am 6 Juli 1827 durch einen Vertrag anheischig machten, der Türkischen Pforte und Griechenland, die damals im Kriege mit einander begriffen waren, ihre Vermittelung mit dem Bedeuten anzubieten, daß wenn die eine oder das andere dieselbe ausschlagen sollten, sie gemeinschaftlich Maßregeln treffen würden um ihren Zweck zu erreichen. Die Pforte weigerte sich, hierauf einzugehen, und die drei Mächte kamen zu dem Entschluß, alle die Küsten Griechenlands, wo sich Türkische Truppen befanden, zu blockiren, um diesen Armeen Hülfe und Lebensmittel abzuschneiden, desgleichen das Auslaufen der Türkischen Flotte aus der Rhede von Navarin zu verhindern. Diese vermeintliche Blockade hörte nach der Schlacht bei Navarin, wo die Türkische Flotte total zerstört ward, auf, und die Gesandten der drei Mächte in Constantinopel erklärten zu gleicher Zeit dem Divan, daß der Friede zwischen England und der Türkei nicht im mindesten gestört sei, und daß man in dem besten Verständniß mit derselben zu bleiben vermeinte. England ergriff ähnliche Maßregeln in einem andern Falle, um von einer der neugeschaffenen Süd-Amerikanischen Republiken gewisse Vergütungen zu erhalten; endlich folgte Frankreich diesem Beispiel in Betreff Mexico's, und nach einer zweijährigen Blockade von Veracruz, und einem heftigen Angriff auf das Castel St. Juan de Ulloa, das der Französischen Flotte in die Hände fiel, erklärte Frankreich, daß der Friede mit Mexico keineswegs durch das Vorgefallene unterbrochen sei.

Im Jahre 1838 verstanden sich England und Frankreich über eine friedliche Blockade aller Häfen der Argentinischen Republik, die erst gegen das Ende des Jahre 1850 aufgehoben ward. Während ihrer zwölfjährigen Dauer, dauerte auch fortwährend die Behauptung, daß der Friede zwischen der Argentinischen Republik und den besagten Mächten niemals unterbrochen worden sei.

Die Blockade ist allen übrigen Mächten auf üblichem, diplomatischen Wege angezeigt worden, mit der Erwartung, daß sie von ihnen allen, als Neutrale respectirt werden würde, und dies ist auch geschehen, ohne daß irgend eine derselben ihre Stimme dagegen erhoben hätte — eine ganz merkwürdige Enthaltsamkeit!

Es ist schon gesagt worden, daß den wahren Grundsätzen der Neutralität gemäß, neutralen Nationen unbezweifelt das Recht verbleibt, in Kriegszeiten denselben Handel mit irgend einer der kriegfüh-

renden Nationen zu treiben, der ihnen in Friedenszeiten offen stand. Hieraus folgt aber nicht, daß es beim Ausbruch eines Krieges einem Neutralen freistehen sollte, mit irgend einem der kriegführenden Völker neue Handelswege anzubahnen, besonders nicht, wenn die Eröffnung solcher neuen Handelszweige dazu beitragen sollte, die Macht und Hülfsquellen einer oder der anderen zu vermehren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wo durch besondere Begünstigung, den Neutralen während eines Krieges gestattet wird, Theil an dem nationalen Handel eines Feindes zu nehmen, von dem alle Fremde, in Kriegs- sowohl als in Friedens-Zeiten, in der Regel ausgeschlossen sind, das darin angewandte Eigenthum unvermeidlicher Weise einen feindlichen Character annehmen muß. Es identifizirt sich mit dem Handel dem es einverleibt wird. Weiter als dies aber geht die in England zuerst im Jahre 1756 eingeführte Regel, auf die wir bereits oben hingewiesen haben. In Folge dieser Regel ist es behauptet und als Grundsatz angenommen worden, daß wo in Kriegszeiten irgend ein Handel, der in Friedenszeiten als ein National-Monopol angesehen wird, allen Nationen, ohne Ausnahme noch Vorbehalt, durch eine allgemeine, und seiner Natur nach, permanente Verordnung geöffnet wird, Neutrale kein Recht haben sollen, an dieser Gunst Theil zu nehmen, daß sie sich einer solchen Theilnahme enthalten müssen, und daß gerade diese Theilnahme eine straffällige Abweichung von der Unpartheilichkeit sein würde, die sie beobachten müßten. So z. B. gehörte es zu der Politik der Europäischen Mächte, besonders Großbritanniens, ihren Küstenhandel, d. h. den Handel zwischen zwei Häfen des Mutterlandes oder zwischen den Häfen des Mutterlandes und ihren Colonien, ihren eigenen Schiffen und Unterthanen vorzubehalten, folglich, wenn die besagte Regel mit gutem Rechte, als ein allgemeiner Grundsatz des Völkerrechts gelten sollte, so würde alles neutrale Eigenthum, das in den Küsten- oder Colonial-Handel einer kriegführenden Nation angewandt werden möchte, wenn dieser zuerst während eines bestehenden Krieges den Neutralen geöffnet werden sollte, von der anderen Parthei mit gutem Rechte confiscirt werden können. Es ist aber ein Irrthum wenn man glauben wollte, diese Regel sei je dem Völkerrecht einverleibt oder als allgemeiner Grundsatz anerkannt worden. Während der, in den Jahren 1793 und 1801 begonnenen, hartnäckigen Seekriege, hatten die Englischen Admiralitäts-Gerichte dieselbe mit großer Vorliebe als maßgebend für ihre Erkenntnisse in Prisenfällen angenommen, und zahllose Ameri-ka-

nische Schiffe mit ihren kostbaren Ladungen von Colonial-Producten, wurden das Opfer dieser ungerechten Regel; aber mit großem Ernste lehnte sich die Regierung der Vereinigten Staaten dagegen auf, protestirte gegen einen solchen Mißbrauch, als eine moderne und empörende Neuerung, der nur eine offenbare Ungerechtigkeit zum Grunde liegen könne, und blieb bei dieser, mit gesunder Logik gefaßten Ansicht so entschlossen stehen, daß ein Rücktritt von derselben, zu den Unmöglichkeiten der Zukunft gerechnet werden muß, da die ganze Frage principiell, nach mehrmaliger Berathung im Cabinet zu Washington, entschieden ward. Duer hat in seiner achten Vorlesung, im ersten Bande S. 700 u. f. seines Werkes, dieselbe mit seiner gewöhnlichen Einsicht und Klarheit beleuchtet, und unseres Erachtens hinlänglich dargethan, daß weder Antecedentien, noch stichhaltige Rechtsgründe den Anmaßungen Englands in dieser Hinsicht zu Hülfe kommen. Ueberdies hat sie heut zu Tage seit der theilweisen Aufhebung und Modification der Englischen Navigations-Akte eine ganz andere Gestaltung erhalten; der directe Handel zwischen den Englischen Häfen und den Britischen Colonien, so wie zwischen einer Colonie und der andern, ist jetzt den Flaggen aller Nationen gesetzlich gestattet worden, und somit können, sollte je ein allgemeiner Krieg wieder stattfinden, die directen Handelsverbindungen der Neutralen mit den Englischen oder Französischen Colonien hinfort nicht unter der Anwendung der besagten Regel von 1756 leiden. Unterdessen kann vor der Hand kein Zweifel darüber obwalten, daß eine jede in England, in Kriegszeiten ausgeführte Versicherung auf einen so privilegirten neutralen Handel, von den Englischen Gerichtshöfen für illegal gehalten und null und nichtig erklärt werden würde, aus dem einfachen Grunde, „daß der „Handel mit einer feindlichen Colonie, unter der Begünstigung der „Privilegien eines feindlichen Schiffes, das dazu gebrauchte neutrale „Schiff in die Categorie eines feindlichen Schiffes bringt, und dasselbe „zu einer rechtmäßigen Prise macht.“ (Siehe den Rechtsfall von Berens vs. Rucker, 1 W. Bl. 314.)

Eine heut zu Tage nicht länger bestrittene Regel des Völkerrechts ist die, daß feindliches Eigenthum nicht durch den Umstand beschützt wird, daß es sich am Bord eines neutralen Schiffes befindet, sondern daß es, der neutralen Flagge ungeachtet, von feindlichen Kreuzern genommen, und rechtmäßig condemnirt werden darf. (Siehe Grotius De Jure Belli et Pacis lib. III c. 6 libr. 6, auch Vattel, Droit de Gens liv. III c. 7 § 115.) Einer der berühmtesten Artikel des Code

der bewaffneten Neutralität von 1780 war der, daß „alle den Unter-„thanen gehörigen Effekte am Bord neutraler Schiffe, als frei ange-„sehen werden sollten, ausgenommen diejenigen, die Kriegs-Contre-„bande wären.“ Azuni, dieser große Verfechter der Neutralen, spricht sich jedoch ganz zu Gunsten der entgegengesetzten Regel des Brittischen Admiralitäts-Gerichtes aus, die außerdem in Manning's Commentaries on the Law of Nations p. 203 bis 244 eine talentvolle Beleuchtung gefunden hat.

Der Transport feindlicher Güter aus neutralem Gebiet in feindes Land, ist kein Neutralitäts-Bruch; und wenn nichts Unredliches damit verknüpft ist, so ist der Schiffer zu der vollen Fracht des Transportes der Güter für die ganze Reise berechtigt, und der Nehmer verpflichtet, ihm diese zu bezahlen, wenn auch die Reise nur theilweise vollbracht worden ist, weil die Uebergabe dieser Güter an die Nehmer, der Ablieferung an diejenigen gleich zu achten ist, welche in Folge der Regeln des Kriegsrechtes die Stelle der Consignatairs vertreten. (Siehe den Fall des Schiffs: Stadt Copenhagen in 1 Rob. Rep. 289.)

Assekuranz auf diese Güter könnte jedoch in den Gerichten der feindlichen kriegführenden Macht nicht eingeklagt werden, und würde null und nichtig sein, wenn sie durch irgend einer ihrer Angehörigen oder Unterthanen ausgeführt wäre. Wäre sie jedoch von neutralen Unterthanen besorgt worden, und würde sie in neutralen Gerichten eingeklagt werden, dann würde die Sache sich anders gestalten, denn da der Neutrale gesetzmäßig den Transport des feindlichen Eigenthums übernehmen darf, so kann es nicht bezweifelt werden, daß er auch gesetzmäßiger Weise dasselbe versichern lassen kann. (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 267 edit. 1844.) Ebenfalls ist es keinem Zweifel unterworfen, daß in einem kriegführenden Lande Versicherung auf neutrales Eigenthum an Bord desselben Schiffes genommen werden kann, welches feindliches Gut nach einem feindlichen Hafen zu tragen bestimmt ist; denn obgleich der bloße Transport feindlicher Güter das neutrale Schiff der Anhaltung und Abführung nach einem Hafen der kriegführenden Macht aussetzen mag, so stempelt er darum doch die ganze Unternehmung nicht zu einer illegalen, dermaßen, daß das Interesse anderer neutraler oder auch sonstiger Eigenthümer dadurch beeinträchtigt würde, wenn es nicht durch dieselbe Police gedeckt ist, welche dazu gedient hat, feindliches Gut zu versichern. So war z. B. ein Amerikanisches Schiff auf seinem Wege von New-York

nach Havre von Britischen Kreuzern angehalten und nach Bristol zur Untersuchung aufgebracht worden, wo es sich dann ergab, daß es einige wenige feindliche Güter an Bord hatte. Es ward gerichtlich erkannt, daß nichts desto weniger die Englischen Versicherer den neutralen Eigenthümern anderer an Bord desselben Schiffes befindlichen Güter gegenüber verantwortlich blieben, jedoch nicht auf derselben Police, wegen Verlust, dem diese Güter durch die Unterbrechung der Reise und das Aufbringen des Schiffes zur Untersuchung, ausgesetzt sein könnten.

Dem Völkerrechte gemäß (Grotius und Vattel) gehen alle neutralen Effekte, die am Bord feindlicher Schiffe gefunden werden, frei aus, und in beiden Fällen aus dem einfachen und leicht verständlichen Grunde, daß Krieg zwar ein vollkommenes Recht zu der Nehmung feindlichen Gutes giebt; aber kein Recht verleiht auch Freundes Gut zu nehmen.

Der Nehmer neutraler Güter, die am Bord eines feindlichen Schiffes gefunden werden, ist zu der üblichen Fracht dafür berechtigt, wenn er die ganze Reise vollführt und dieselben in ihrem ursprünglichen Bestimmungshafen abliefert, sonst aber nicht. (Siehe Schiff Fortuna, 4 Rob. Rep. 278, auch Schiff Diana, 5 ibid. 67.) Die Immunität neutraler Güter am Bord eines feindlichen Schiffes beschränkt sich jedoch nur auf Kauffahrer, und erstreckt sich nicht auf bewaffnete Kreuzer; denn dadurch, daß man sie am Bord eines bewaffneten feindlichen Schiffes verladet, verräth man die Absicht einer Durch- und Nachsuchung zu widerstehen, und sich in diesem Betreff dem Feinde anschließen zu wollen. (Siehe the Fanny, 1 Dodson's Adm. Rep. 443.)

Vierter Titel.

Die Lehre vom Total-Verluſt und vom Abandon.

Zwiſchen England und den übrigen Staaten, wo Verſicherungen üblich ſind, herrſcht hinſichtlich der Lehre vom Abandon und vom Total-Verluſte eine nicht geringe Verſchiedenheit der Anſichten, und, in ihrer Anwendung, manchmal auch der Gebräuche. Die Beleuchtung dieſes wichtigen Zweiges der Aſſekuranz-Wiſſenſchaft verdient daher eine beſondere Aufmerkſamkeit, und erheiſcht große Genauigkeit.

Unter den zahlreichen Definitionen, welche die Schriftſteller über das Aſſekuranz-Weſen, dem Worte: Abandon gegeben haben, zeichnet ſich durch ihre Bündigkeit und Klarheit ganz beſonders die von Alauzet (im zweiten Bande S. 169 ſeines Werkes eingeführte) aus. Abandon, ſagt er, heißt die Uebertragung an den Verſicherer der vollen und unbedingten Herrſchaft des Verſicherten über den Gegenſtand ſeines Aſſekuranz-Contractes. Es folgt von ſelbſt, daß dieſe Uebertragung den Verſicherer in den vollkommenen Beſitz des übertragenen Eigenthums zu ſetzen beſtimmt iſt, daß ſie einmal gemacht, unwiderruflich bleiben muß und nicht zurückgenommen werden darf, daß ſie die Totalität der verſicherten Summe mit in ſich begreift, und daß wenn dieſe Summe nur einen Theil des verſicherten Gegenſtandes deckt, die Uebertragung ſich auf dieſen Theil beſchränkt. Für den ungedeckten Theil wird der Verſicherte dann als ſein eigener Verſicherer angeſehen. Mit der Ausnahme Hamburgs, wo der Abandon nur in einem einzigen Falle zuläſſig iſt, erkennt das Geſetz überall des Verſicherten Recht an, in gewiſſen bedingten Fällen ſeinem Eigenthumsrechte an der verſicherten Sache, oder an dem, was nach einem Unglücksfalle davon übrig bleiben mag, zu Gunſten des Verſicherers zu

entsagen und dagegen Zahlung zum Vollen von ihm zu verlangen, als ob ein totaler Verlust stattgefunden hätte.

Diese Uebertragung ist eines der beiden Mittel, welche dem Versicherten in Schadensfällen zu Gebote stehen, um Ersatz für seinen entweder schon gewissen, oder auch über ihn verhängten unvermeidlichen Verlust zu erhalten; — das andere ist das Resultat der finalen Abmachung des dadurch veranlaßten Havarieschadens abzuwarten, und dann erst von seinem Versicherer die erforderliche Vergütung zu fordern. Der Unterschied ist für das Verhältniß des Versicherten zu dem Versicherer von bedeutender Wichtigkeit. Denn ein Abandon setzt den ersteren augenblicklich in den Besitz seines den Wellen und den Gefahren der See preisgegebenen Capitals, die definitive Abmachung des Havarie-Schadens ist dagegen oft unabsehbaren Verzögerungen unterworfen, und beraubt ihn desselben auf längere Zeit. Die Rechtmäßigkeit des ersteren Mittels hat jedoch nicht ohne bedeutenden Widerspruch ihren Platz behaupten können, und das Recht selbst ist in den verschiedenen Ländern größeren oder geringeren Modificationen unterworfen, und mehr oder weniger beschränkt worden.

Die Einwendungen gegen die Rechtmäßigkeit des Abandons beruhen auf der billigen, von Emérigon vielleicht zuerst ausgesprochenen Ansicht, daß der Versicherer zwar völligen Ersatz für erlittene Schäden oder Verlüste zu leisten verpflichtet ist, aber nicht verbunden sein kann, um dem Versicherten den Weg dazu zu erleichtern, sich das Eigenthumsrecht eines Gegenstandes aufbürden zu lassen, der ihm nicht gehört; denn eine Assekuranz, sagt dieser Autor, ist kein Erwerbsmittel.

Es leuchtet allerdings nicht ein, aus welchen Gründen der Versicherte befugt sein sollte, den Versicherer gegen seinen Willen zum Eigenthümer einer Sache zu machen, die demselben theurer zu stehen kommen kann, als sie werth sein mag. Die Fälle sind auch nicht selten, wo das Privilegium des Abandons dem Versicherten mehr geben kann, als er wirklich verloren hat, anderer Seits aber der Versicherer auch mehr zu bezahlen haben dürfte, als den ganzen Betrag der gezeichneten Summe. Wir wollen Beispielsweise annehmen, daß die versicherten Güter den Ort ihrer Bestimmung erreichen, so genießt der Versicherer, der durch den Abandon der Eigenthümer derselben geworden ist, entweder den Gewinn, den die Conjunctur des Marktes ihm in die Hände wirft, oder er trägt auch den Verlust, der daraus entspringt. Kommen sie in einem beschädigten Zustande an,

so hat er aus dem Verluste, welcher außer der Beschädigung entsteht, Fracht und Landungskosten zu tragen, wodurch er dann besonderem Schaden ausgesetzt sein kann, wenn die Beschädigung selbst die Ursache des Abandons ist, wie z. B. in Italien, wo es dem Versicherer freisteht, seinen Abandon zu machen, der glücklichen Ankunft der Waare ungeachtet, wenn der Verlust mehr als die Hälfte ihres Werthes beträgt, oder in Frankreich, wo derselbe Grundsatz herrscht, wenn der Verlust oder die Beschädigung sich auf mehr als drei Viertel des Werthes beläuft. (Siehe „Code de Commerce" Art. 369.) Mit einem ähnlichen Verlust auf der Fracht, ist der Versicherte oft bedroht, wenn die Güter anderswo als an ihrem Bestimmungsorte verkauft werden müssen.

In Hamburg ist dies jedoch nicht der Fall, da nach dem § 96 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Versicherungen von 1847" die Fracht von Gütern, welche Beschädigung wegen anderswo als am Bestimmungsort verkauft wurden, zu Lasten des Versicherers bleibt. Der Artikel lautet wörtlich: »Wenn aber die beschädigten Güter »anderswo als am Bestimmungsorte verkauft werden, so wird der »Brutto-Auctions-Ertrag, nach Abzug der Verkaufskosten, Fracht, »wie solche nach Landesgesetz hat bezahlt werden müssen, und Zoll — »(die übrigen Kosten der Rettung, Lagerung u. s. w. gehören in »Havarie grosse) — von den Taxen der Police, oder in Ermangelung derselben von der Werthbestimmung nach § 11 abgezogen, und »solcher Schaden nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans, »nebst den Besichtigungs- und Dispachekosten, vom Versicherer bezahlt.«

Der größte Unterschied zwischen Abandon und der Regulirung eines partikular Havarieschadens, macht sich bei leicht verderblichen Gütern und bei Schiffen fühlbar, wo im Abandonfalle der Versicherer die Gefahr eines Verlustes durch den natürlichen Verderb solcher Waaren, und durch die Abnutzung des Schiffes nach einer langen Reise, so wie manchmal durch die Kosten der Volkshauen und des Unterhalts der Schiffsmannschaft auf sich zu nehmen hat; wo er aber auf der andern Seite einen unbilligen Vortheil durch die Fracht genießen kann, wenn diese mit dem Schiffe selbst abandonirt wird.

Dieser Unterschied zwischen dem Belauf der Verbindlichkeit des Versicherers in dem Falle, wo derselbe Verlust durch eine Havarie-Regulirung oder durch Abandon abgemacht wird, beweist auf eine unwiderspreckliche Weise, daß ein Abandon sich nicht mit einem richtigen Begriff von dem Assekuranz-Contracte verträgt, denn dieser ist

ein Entschädigungs-Contract. In jedem Falle verliert der Versicherte eine gewisse Summe; erhält er mehr oder weniger als diese Summe, so hört der Contract auf, eine gerechte Entschädigung zu gewähren.

Die Zeit hat noch nicht lange ihr Ende erreicht, wo nach dem Beispiele der früheren schriftstellerischen Autoritäten im Assekuranzfache die Richter in England und in den Vereinigten Staaten ihr Veto gegen das System des Abandons ausgesprochen haben. Schon der „Guidon de la mer“ nannte (Cap. 7 Art. 1) den Abandon ein außerordentliches Mittel, zu dem man nur in Nothfällen seine Zuflucht nehmen dürfe, Baldasseroni (siehe Tom. II P. 6 Tit. 6 § 30 p. 383) geht weiter, und nennt ihn ein äußerst gehässiges Mittel — „esterno odiosissimo rimedio,“ das der Versicherer nie im Auge gehabt, um sich zum Eigenthümer der versicherten Sache zu machen; Lord Ellenborough endlich qualificirt ihn als einen verzweifelten Risico, der dem Versicherer aufgebürdet wird, und von dem er sich so gut als möglich zu befreien suchen muß — „a desperate risk cast „upon the underwriter who is to save himself as well as he can.“ (Siehe den Fall Bainbridge v. Neilson in 10 East, 341.)

In neuerer Zeit ist man von diesen überspannten Ansichten sehr zurückgekommen. Anstatt der bis dahin allgemein vorherrschenden Neigung, die Praxis des Abandons zu beschränken, hat sich in allen Englischen Gerichtshöfen, so wie in denen der Vereinigten Staaten, eine unverkennbare Tendenz blicken lassen, ihr eine größere Ausdehnung zu verschaffen, und ihren Spielraum auf eine billige Weise zu erweitern. Wenn die ihr angewiesenen Gränzen demnach von einer richtigen Würdigung aller Umstände ausgehen, so möchte es kaum zu bezweifeln sein, daß der merkantilische Unternehmungsgeist dadurch wesentlich befördert und unterstützt werden dürfte. „Denn für alle „diejenigen, deren Capitalien in Handel und Wandel ihren Umsatz „finden, muß es von der größten Wichtigkeit sein, diesen Umsatz zu „beschleunigen, im Stande zu sein, ihre Gelder auf einmal einem Geschäfte entziehen zu können, das Schaden in Aussicht stellt, um es „in ein anderes anzulegen, das Nutzen verspricht. Erhält z. B. ein „Schiffs-Rheder oder Kaufmann die Nachricht von einem See-Unglück, „etwa Strandung oder Nehmung, welches einen Total-Verlust seines „Eigenthums höchst wahrscheinlich, wenn auch nicht gewiß macht, was „bleibt ihm unter solchen Umständen zu thun übrig? Sein Geld auf „eine unproductive Weise die ganze Zeit verschlossen zu sehen, während der er das endliche Resultat der Calamität abwarten muß,

„möchte fast eben so verderblich für ihn werden können, als der totale „Verlust seines Eigenthums, — ja selbst mehr noch, denn in dem „letzteren Falle würde er eine unmittelbare Forderung an seinem Ver„sicherer machen können. Nun aber gestattet ihm das Gesetz, eine „Forderung, die er im Fall eines absoluten Total-Verlustes zu machen „berechtigt ist, schon in Fällen eines wahrscheinlichen drohenden Ver„lustes machen zu können; es gestattet ihm, sich von möglichen Ver„legenheiten zu befreien, und giebt ihm die Mittel an die Hand, sich „mit seinen Versicherern zu denselben Bedingungen abzufinden, als „wenn ein totaler Verlust wirklich stattgefunden hätte, und dies durch „das einfache Mittel des Abandons seines ganzen Interesses in der „versicherten Sache und seiner Rechte zu ihrem Wiederbesitz."

In diesen, von Arnould im zweiten Bande S. 997 seines Werkes ausgesprochenen Ansichten, denen wir ihre identische Sprache gelassen haben, sind, kaufmännisch betrachtet, die schlagendsten Gründe für die gesunde Politik eines mit Umsicht gestatteten Abandons zu finden; und es ist doch wohl der kaufmännische Gesichtspunkt, der hier den ersten Rang behaupten müßte, wenn Assekuranzen ihren Zweck zur Förderung, Ausdehnung und Erleichterung des Verkehrs beizutragen, erreichen sollten. Es ist gerade mit besonderer Beziehung auf sie, daß jene Fälle, in denen er der Convenienz halber, vorzugsweise gestattet werden sollte, den Namen eines *constructiven Total-Verlustes* tragen; denn obgleich darin ein Total-Verlust sich nur als höchst wahrscheinlich in Aussicht stellt, so mißt ihnen das Gesetz doch alle die Wirkungen zu, die bei Fällen von absolutem Total-Verluste eintreten, d. h. von dem Versicherer unmittelbar den ganzen versicherten Betrag einfordern zu können.

Dies führt uns zu einer näheren Beleuchtung des Unterschiedes zwischen einem *absoluten* und einem *constructiven Total-Verluste*.

Mit dem Begriff des Abandons verbindet sich natürlich die Voraussetzung des Vorhandenseins des übertragenen Gegenstandes, denn, wie schon mehrere Autoren bemerkt haben, das was nicht existirt, sollte nicht übertragen werden können. Ganz im Gegensatz zu diesem logischen Schluß, haben jedoch die Gesetzgebungen der verschiedenen Länder die Füglichkeit des Abandons auf zwei Grundlagen beruhen lassen, und diese sind die folgenden: entweder muß ein *absoluter totaler Verlust* stattgefunden haben, oder der Gegenstand der Versicherung muß einer, sich fast bis zur Gewißheit erhebenden Wahr-

scheinlichkeit gemäß, durch die besondere Lage in der er sich befindet, mit einem unvermeidlichen Verlust bedroht sein. Dies ist das, was wir so eben einen constructiven Total-Verlust genannt haben, und was in der Sprache der Franzosen „une perte légale," ein gesetzlicher Verlust heißt, von den Engländern und Amerikanern aber „a constructive total loss" genannt wird. „Ein gesetzlicher Verlust" — sagt Boulay-Paty in seiner Ausgabe von Emérigon's Werk (Vol. II Chap. XVII Sect. 2 p. 217) — „ist eine Voraussetzung, „daß die Ursache, der man die Wirkung zuschreibt, den Abandon ge„setzmäßig zu gestatten, den wirklichen Verlust der versicherten Sache „zur Folge gehabt habe." Eine Regel, welche den Abandon unbedingt vorschreibt, giebt es nicht, den Versicherten steht es immer frei, ihn zu machen oder nicht. Wünscht er aber auf einmal den Betrag seiner Versicherung in die Hände zu bekommen, so kann er dies nur mittelst einer Verzichtleistung auf alle seine Rechte zu Gunsten seines Versicherers, d. i. mittelst eines Abandons erhalten.

Man hat längerer Zeit den Gedanken festgehalten, daß wo es sich nur um einen theilweisen Verlust handelt, der Versicherer zu Nichts anderem verbunden sein könne, als ihn zu ersetzen — welches ohne Zweifel mit den wahren Grundsätzen des Assekuranz-Systems durchaus übereinstimmt — und daß, wo ein totaler Verlust stattgefunden hat, eine Uebertragung nur eine leere, unnöthige Formalität sei. Nicht nur Benecke, sondern vor ihm auch Emérigon und fast gleichzeitig Lord Ellenborough, haben sich in diesem Sinne ausgesprochen. Der erstere sagt: „En cas de perte entière le dé„laissement est une formalité inutile." (Siehe in seinem Werke Vol. II Chap. XVII Sect. 3 pag. 213.) Desgleichen hat Lord Ellenborough die Worte fallen lassen: „In Fällen, wo ein absoluter „Total-Verlust stattfindet, wird der Abandon als eine eitle Ceremonie „angesehen." (Siehe Park, p. 999.) Bei einer andern Gelegenheit bemerkte er: „Wenn der Verlust wirklich ein totaler Verlust ist, so „ist kein Abandon nöthig. (Siehe 15 East p. 13.) Dies ist jedoch nicht in jedem Falle richtig, und diese Männer haben sich offenbar in Hinsicht der Wichtigkeit eines Abandons getäuscht. Denn ein verloren geglaubtes Schiff, kann, wie es sich zuweilen ereignet hat, wieder zum Vorschein kommen, und selbst ein totaler Verlust, den der Versicherer ersetzt hat, kann ihn manchmal in den Fall bringen, sein Recht zu der bezahlten Sache begründen und erweisen zu müssen. Ein Fall dieser Art ereignete sich in Frankreich im Jahre 1822. Ein

Französisches Schiff war im Jahre 1792 von der Spanischen Regierung confiscirt, und von dem Rheder seinen Versicherern abandonirt worden. Der Abandon ward angenommen und der Verlust bezahlt. Im Jahre 1814 entschloß sich die Spanische Regierung, eine Vergütung für alle während des Krieges gemachte Prisen zu geben. Der ursprüngliche Eigenthümer oder seine Erben meldeten sich, und nahmen die angebotene Entschädigung in Empfang. Durch eine Reihe von Transporten war diese Forderung von Hand zu Hand gegangen, als im Jahre 1832 auf einmal die Erben der verstorbenen Versicherer zum Vorschein kamen, und wie billig den Vorzug vor dem ursprünglichen Eigenthümer, seinen Erben und Cessionairen erhielten. Der Cassationshof in Paris entschied dies durch sein am 4 Mai 1836 abgegebenes Urtheil; und es ward bei dieser Gelegenheit bemerkt, daß ein Abandon nicht mit der einfachen Uebertragung einer Schuldforderung verglichen werden könne, der Abandon sei ein legales Mittel der Uebertragung des Schiffes und der ihm gebührenden Entschädigung, und die Versicherer, als rechtmäßige Eigenthümer des einen und der anderen, hätten keiner Notification oder Anzeige weder an die Spanische Regierung noch an die Französische Schatzkammer, die mit der Auszahlung der Entschädigung beauftragt war, bedurft. (Siehe Dalloz Recueil period. Tom. 36. 1. 257 wie Alauzet angiebt.)

Dem Versicherten steht in Schadensfällen die Wahl des Mittels zum Ersatz seines Verlustes innerhalb der beiden Alternativen, d. h. eines Abandons, oder einer Havarie-Abmachung durchaus frei. Er muß selbst am Besten wissen, welches von diesen Mitteln er ergreifen und welches ihm am Zweckdienlichsten sein kann.

Wenn durch den Eintritt einer der vorausgesehenen Gefahren, gegen welche die Versicherung Schutz verleihen soll, der Zweck der Reise dermaßen verfehlt wird, daß ihre Fortsetzung sich nicht der Mühe lohnt, oder wenn die Ladung so beschädigt wird, daß sie wenig oder gar keinen Werth mehr besitzt, oder wo das Bergelohn sehr hoch und eine fernere Auslage nothwendig ist, der Versicherer aber sich derselben nicht unterziehen will, oder wo das Geborgene nicht einmal die Fracht werth ist, oder wo der Schaden die Hälfte des Werthes der versicherten Waare übersteigt, oder endlich wo das Eigenthum genommen, aufgehalten, oder durch einen unabsehbaren Embargo aufgehalten wird — in allen diesen und ähnlichen Fällen kann sich der Versicherte durch einen Abandon aller dieser Schwierigkeiten entledigen und den Versicherer auffordern, einen totalen Verlust zu bezahlen. Genügt der letztere

dann dieser Aufforderung, so tritt derselbe in das identische Verhältniß des Versicherten ein und übernimmt den ganzen Statu quo, mit allen seinen Consequenzen und größeren oder geringeren Aussichten der Entschädigung. Denn es ist schon gesagt worden, daß ein Abandon das völlige Abtreten der Rechte des Versicherten an den Versicherer, in allen Fällen bedingt, wo der Verlust des versicherten Eigenthums, wenn auch nicht absolut doch höchst wahrscheinlich ist, und ihm die Zweckmäßigkeit dieser Maßregel empfiehlt — die Bedingung dieser Cession ist unmittelbare Zahlung, wofür dem Versicherer der Besitz des endlichen Resultats, wie auch immer dasselbe sich gestalten mag, ungestört verbleibt. Emérigon bemerkt: „Par le délaissement l'assuré subroge les assureurs en son lieu et place.“ (Chap. XVII Sect. 4 Vol. II p. 222.)

Zieht der Versicherte es vor, sich der Ausübung seines Rechtes zum Abandon zu enthalten, und den Risico der finalen Abmachung auf sich zu nehmen, wodurch er dann möglicher Weise mehr als den Werth der versicherten Sache in Händen bekommen mag, so steht ihm dies frei, er läuft jedoch unvermeidlich die Gefahr, nur für einen partiellen Schaden Vergütung zu erhalten.

Kommt bei der Regulirung des Havarie-Schadens ein Total-Verlust für den Versicherten heraus, so ist der Versicherer darum nicht weniger zum vollen Ersatz verpflichtet, weil der Versicherte es auf sich genommen hatte, den Gegenstand der Versicherung bestmöglichst zu erhalten und seine Forderung zu vertagen, bis das, was bis dahin nur ein ungewisser Total-Verlust zu sein schien, wirklich ein absoluter Total-Verlust geworden ist. (Siehe die Worte Lord Abinger's in dem Rechtsfalle von Roux v. Salvador in 3 Bingh N. c. 286, 287.)

Innerhalb des oben definirten Raumes und seiner Gränzen kann sich der Versicherte nun nach Gutdünken und nach Maßgabe seiner Kenntnisse von der Lage der Dinge, überall mit der schon erwähnten Ausnahme Hamburgs, bewegen. Nach der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ ist der Abandon nur in dem einzigen Falle zulässig, wo das Schiff verschollen ist. Die hier von dem „Allgemeinen Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ eingeführten Modificationen werden in dem folgenden ersten Kapitel zur Sprache kommen.

Um einen Abandon rechtsgültig zu machen (valid abandonment) ist es nöthig, daß er von dem wahren Sachverhältniß; zu der Zeit

als er stattfand, ausgehe, und dort seine Rechtfertigung finde. Ist die Auskunft, welche den Versicherten dazu veranlaßt hat, falsch, so gilt der Abandon nicht, mag der Versicherer sich auch zufrieden damit erklärt und ihn angenommen haben. In jedem andern Falle aber ist dieser gebunden, sobald er ihn gut geheißen, i. e. angenommen hat, er muß seine Unterschrift auf der Police für ihren ganzen Betrag lösen, ohne die Möglichkeit einer künftigen Zurückgabe des Eigenthums ins Auge zu fassen. Dies ist Gesetz in England, in den Vereinigten Staaten, in Frankreich und in allen Ländern, wo der Französische „Code de Commerce“ seinen Wiederhall findet. Den einzigen obigen Fall einer thatsächlich irrigen, oder falschen Angabe seiner Grundlage ausgenommen, bleibt der acceptirte Abandon unwiderruflich.

Ein rechtsgültiger Abandon besitzt eine retroactive Wirkung, und verleiht an und für sich selbst und ohne Hülfe eines wirklichen Cession-Documentes, ehe noch Bezahlung erfolgt ist, dem Versicherer ein Recht zu dem versicherten Eigenthum für den und bis zum ganzen Betrag der versicherten Summe, das heißt pro rata derselben für den Fall, wo mehrere Versicherungen auf denselben Gegenstand von ihm geschlossen wären. Nach dem Art. 379 des Französischen „Code de Commerce“ ist der Versicherte gehalten, nicht allein diese, sondern auch die von ihm im Auslande beauftragten Assekuranzen anzugeben. Wäre nur eine Versicherung genommen worden, so steht dem Abandon für den ganzen Gegenstand nichts im Wege, obgleich er weder theilweise noch bedingungsweise gemacht werden kann, sondern die sämmtlichen versicherten Güter umfaßen muß. In dem Spanischen Handelsgesetzbuche Art. 903 ist dies ausdrücklich vorgeschrieben, und von der Anzeige anderer Versicherungen wird darin nichts gesagt.

Wenn nach geschehenem und angenommenem Abandon das Schiff gerettet und in den Stand gesetzt würde, eine glückliche Reise zu unternehmen, so würde der Versicherer, als Eigenthümer, berechtigt sein, allen daraus fließenden Gewinn für sich zu behalten. Der Vortheil der „spes recuperandi“ und alles was auf directem oder indirectem Wege mit dem Rechte des Rheders verknüpft ist, geht in die Hand des Versicherers über.

Weder eine besondere Akte, noch ein förmliches Instrument ist erforderlich, um den Abandon auf thatkräftige Weise auszuführen. Es ist auch nicht einmal nöthig, daß es schriftlich geschehe, obgleich dies gewöhnlich der Fall ist. Aber ob schriftlich oder mündlich, in jedem

Falle ist es unbedingt nothwendig, daß es in klaren, unzweideutigen Ausdrücken zur Kenntniß des Versicherers gelange, daß der Versicherte ihm sein ganzes Interesse in der versicherten Sache zu übertragen vermeine. Lord Ellenborough bemerkte einst (siehe Parmenter v^s Todhunter, 1 Campb. 542), daß ein Abandon direct und ausdrücklich gemacht, und daß, seiner Ansicht gemäß, das Wort Abandon so gebraucht werden müsse, daß es seine Wirkung nicht verfehlen könne. Der Gebrauch in England ist, daß, sobald der Versicherte Nachricht von einem Verluste erhält, der ihm, seiner Auffassung gemäß, das Recht verleiht, einen Abandon zu machen, er, wie schon bemerkt, gewöhnlich schriftlich dem Versicherer mittheilt, daß er ihm sein ganzes Interesse in dem versicherten Gegenstande überträgt oder zu übertragen Willens ist, und seiner Seits Zahlung für einen Total-Verlust erwartet. Dies ist was in England, so wie in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's eine „Notiz des Abandons“ (notice of abandonment) genannt wird, und die einzige Form die das Gesetz vorschreibt.

Sobald der Versicherer diese Anzeige erhält, so muß er ausdrücklich, entweder schriftlich oder mündlich, oder auch folgerechtlich durch sein Verfahren beweisen, daß er geneigt ist, den Abandon auf die, von dem Versicherten vorgeschlagenen Bedingungen anzunehmen, und dann heißt es in der technischen Sprache, „daß er die Notiz „des Abandons annimmt.“

Ueber die besondere Art und Weise, in welcher, abseiten der Versicherer, diese Annahme erfolgen muß, schreibt das Gesetz in England nichts vor; aber irgend eine schriftliche oder mündlich gegebene Beistimmung, aus der es sich mit Bestimmtheit folgern läßt, daß die Versicherer den Abandon anzunehmen geneigt waren, gilt nach Englischem Gebrauch, an und für sich selbst, als eine hinlängliche Annahme. Was in dieser Hinsicht gesagt oder geschrieben wird, muß auf eine klare und unzweideutige Weise diese Beistimmung beweisen. Bei einer Gelegenheit wo sich die Versicherer, als sie von dem vorgefallenen Unglück in Kenntniß gesetzt wurden, damit begnügten den Versicherten zu ersuchen, er möchte mit dem beschädigten Eigenthum bestmöglichst verfahren, ward dies als keine Annahme der Notiz betrachtet. (Siehe den Fall von Thelluson v^s Fletcher, 1 Esp. N. P. 72.)

Das bloße Stillschweigen der Versicherer, wenn sie die Notiz des Abandons erhalten, ist an und für sich selbst kein Beweis

seiner Annahme. Denn wie der Richter Story bemerkte: „sie sind „nicht verpflichtet, ihre Annahme offiziell anzuzeigen. Wenn sie „nichts sagen und nichts thun, so ist der einzige rationelle Schluß „dieser, daß sie nicht anzunehmen Willens sind.“ (Siehe Phillip's Vol. II p. 401.)

Bis hieher herrscht zwischen dem, was in England hinsichtlich des Abandon-Gesetzes und Gebrauch mit sich bringt, und dem was in den anderen seefahrenden Staaten als Gesetz anerkannt wird, eine große Uebereinstimmung. Die vorbesagte Verschiedenheit in anderen Punkten zeigt sich in dem was folgt; und so gleichgültig wir, hier in Hamburg, bei dem großen Luftraum, der in diesem Betreff dem Versicherer gestattet ist, auf das hinschauen mögen, was anderswo in dieser Hinsicht Gebrauch ist, so können wir doch nicht umhin zu bemerken, daß diese Verschiedenheit von der größten Wichtigkeit ist.

Die Lehre der Amerikanischen und aller andern nicht Englischen Juristen bedingt, daß sobald ein rechtmäßig gemachter Abandon einmal stattgefunden hat, beide Partheien, Versicherer und Versicherte, sich dadurch gleichmäßig für gebunden halten: die daraus herstammenden beiderseitigen Rechte bestehen in ihrer vollen Kraft, was auch immer die Folge bringen mag, und können durch sie weder geschmälert noch sonst verändert werden. Das Recht zum Abandon beruht auf den wirklichen Thatsachen, die zu der Zeit stattfanden, wo er gemacht worden ist, und nicht auf der Natur später erhaltener Nachrichten. (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 325.)

Lord Mansfield's Ansichten über diesen Punkt, standen wie Kent sich ausdrückt, mit Billigkeit und öffentlicher Convenienz in gleichem Widerspruch, und die entgegengesetzte Lehre, bemerkte der Richter Story, schneidet tief in die richtigen Grundsätze des Abandons ein, und kann weder genaue noch zutreffende Analogien zu ihren Gunsten aufweisen. In dem Amerikanischen Rechtsfalle von Peele v. Merchts. Ins. Comp. (siehe Dow's, Rep. 322) bemerkte das Gericht, hinsichtlich der eigentlichen Natur des Abandons, daß es der Amerikanischen Lehre zu keiner geringen Empfehlung gereiche, daß sie mit der vorsichtigen Gelehrsamkeit Valin's, mit der moralischen Bedächtigkeit Pothier's, und dem praktischen und scharfsinnigen Urtheil Emérigon's in vollem Einklang sei. Nur in einem Punkte (siehe Valin's Comment. Vol. II p. 144, oder libr. III Tit. 6 Art. 60) möchte das Gericht in Betreff Valin's sich geirrt haben.

In wenigen Worten zusammengefaßt, läßt sich die Lehre, welche

alle Nicht-Englischen und Amerikanischen Juristen anerkennen, folgendermaßen beschreiben: wenn die Facta sich so gestalten, daß sie dem Abandon zu der Zeit wo er gemacht worden, die erforderliche Rechtmäßigkeit verleihen, so kann die später erfolgende Rettung des Eigenthums, ehe der Versicherte Zeit gehabt hat, seine Forderung geltend zu machen, ihn des Rechtes nicht entkleiden, auf seinen Abandon zu bestehen und Ersatz für einen Total-Verlust zu verlangen. Der Richter Story bemerkte, „daß wo ein Abandon einmal auf rechtmäßige Weise „gemacht worden ist, da ist er definitiv, und die daraus fließenden „Rechte, können durch später erfolgende Begebenheiten, welche die be„sondere Stellung des Eigenthums verändern dürften, nichts von „ihrer Kraft verlieren.“ (Siehe Peele v^s Merchts. Ins. Comp., 3 Mason's Rep. 24.)

Anders spricht das Gesetz in England, und die daraus abgeleitete, von der großen Autorität Lord Eldon's selbst bezweifelte, aber durch eine lange Reihe von Erkenntnissen bestätigte Regel sagt dies: obgleich die Facta sich so gestalteten, daß sie den Versicherten vollkommen rechtfertigen mußten, als er die Anzeige (notice) seines Abandons zu der Zeit machte, wo sie wirklich stattfand, so kann er dennoch so wenig darauf als auf seine Ansprüche bestehen, für einen Total-Verlust bezahlt zu werden, wenn die versicherte Sache, ehe er seinen Proceß anhängig macht, in einem solchen Zustande zurückgegeben wird, daß er vernünftiger Weise erwarten darf, in den Besitz derselben zu gelangen.

Die Worte Lord Ellenborough's in dem Rechtsfalle von Mc Iver v^s Henderson (siehe 4 Maule & Sel. 584) dürften die Sache noch klarer darstellen. „Die Natur des Schadens zu der Zeit, wo „die Klage anhängig gemacht wird“ — sagt er — „muß als der „Maßstab des Rechtes angesehen werden, Ersatz für einen Total-Ver„lust zu verlangen, und wenn zu jener Zeit, das was ein Total„Schaden zu sein schien, durch spätere Ereignisse diesen Character ver„liert und nur ein Havarie-Schaden wird, so kann man nichts mehr „als Vergütung für diesen Havarie-Schaden fordern und erhalten.“

Der folgende vorausgesetzte Fall, den wir Arnould entlehnen, wird zum besseren Verständniß dieser Regel dienen. Wir wollen annehmen, daß ein Schiffs-Rheder, sobald er die Kunde von der Nehmung seines Schiffes erhält, unmittelbar darauf die Anzeige seines Abandon's macht, während das Schiff noch in diesem Zustande verbleibt. Nachdem er seine Notiz an den Assekuradeur gegeben hat,

wird das Schiff wieder genommen und zum Theil beschädigt zurück in den Hafen gebracht. In einem solchen Falle würden die Versicherer in Frankreich, in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's und anderswo, möchten sie die Notiz dieses Abandons angenommen haben oder nicht, verpflichtet sein, den ganzen Betrag der von ihnen gezeichneten Summe zu bezahlen, und sich an das ihnen abandonirte Schiff zu halten haben, weil die Nehmung, zu der Zeit wo ihnen diese Notiz gegeben ward, als hinlänglicher Grund des Abandons gelten mußte. Aber in einem gleichen Falle in England, würden sie, woferne sie durch die Annahme des Abandons sich nicht bereits gebunden hätten, weder das Schiff nehmen, noch mehr als einen Partikular-Schaden bezahlen müssen.

Diese Verschiedenheit zwischen der Englischen Gesetzgebung und den übrigen hat ihre Wichtigkeit. Man darf nicht übersehen, daß in England ein bedeutender Unterschied, hinsichtlich der Natur der Facta gemacht wird, welche den Versicherten berechtigen, die Anzeige seines Abandons zu machen, und derjenigen, die ihm das Recht verleiht, nach gegebener Notiz auf die Gültigkeit des Abandons zu bestehen und Ersatz für einen Total-Schaden zu verlangen. Das Recht zu der Anzeige eines beabsichtigten Abandons, und das Recht zum Abandon selbst, sind in England verschiedenartige Dinge. Die bloße Anzeige eines Abandons kann die volle Wirkung eines wirklich gemachten Abandons erreichen, je nachdem das zum Abandon bestimmte Eigenthum sich definitiver Weise dazu qualifizirt, sie vertritt aber keineswegs die Stelle eines eigentlichen Abandons, wodurch die wirkliche und unwiderrufliche Uebertragung des abandonirten Eigenthums, ohne Rücksicht auf die mögliche, später erfolgende Zurückgabe desselben, stattfindet. Hat aber der Versicherer die Anzeige des Abandons genehmigt, oder dauert der Total-Verlust fort, bis es zur gerichtlichen Klage kommt, so hat auch in England eine solche Anzeige, wenn sie gleich Anfangs von vorne herein einen rechtsgültigen Character besitzt, dieselbe Wirkung wie anderswo. Sie tritt dann an die Stelle einer wirklichen, völligen Uebertragung des Eigenthums des Versicherten an den Versicherer.

Die vorangehende Auseinandersetzung dürfte hinreichen, um die Lehre vom Abandon, und die Verschiedenheit der Auffassung derselben in England und in den übrigen Staaten, dem Leser vollständig unter die Augen zu bringen. Aus dem Gesichtspunkte betrachtet, der in Frankreich, in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's und in den

übrigen der vorgeltende ist, läßt es sich kaum in Abrede stellen, daß sie auf Kosten der wahren Grundsätze aller Entschädigung bei See-Versicherungen seine Herrschaft begründet hat. Der Leser hat jedoch aus dem oben (S. 415—416) Gesagten ersehen, daß sie ihre Rechtfertigung mit sich führt, und den Bedürfnissen der Zeit, in ihren ausgebreiteten Handelsverhältnissen, am besten entspricht. Die dem Abandon in England vorgeschriebenen Gränzen, beschränken ohne Zweifel die freie Ausübung dieses nunmehr anerkannten Rechtes in einem nicht geringen Grade, aber die Geneigtheit der dortigen Richter, diese Gränzen zu erweitern, ist, wie wir schon bemerkt haben, unverkennbar, und somit darf man hoffen, daß der Weg Rechtens auch hierin leichter wie bisher zu finden sein wird.

Bei einem Abandon wird der Rifico auf den Versicherer geworfen; findet keiner statt, so begnügt sich der Versicherte mit dem, was ihm als Havarie oder als wirklicher Verlust zukommen mag. Hiebei darf jedoch nicht aus der Acht gelassen werden, daß die Veranlassung zu einem Abandon ihre vollkommene Rechtfertigung mit sich bringen muß; denn in allen Fällen eines theilweisen Verlustes, verliert er seine Wirkung, wie hoch auch immer der Schaden sich belaufen mag der ihn begründen soll. „Es giebt keinen Grundsatz“ — sagte Lord Ellenborough — „der zu einem Abandon berechtigt, woferne „der Verlust nicht ein totaler oder zur Zeit des Abandons, ein höchst „wahrscheinlicher gewesen ist.“ (Siehe den Fall von Anderson v. Wallis, 2 Maule & Sel. 240.) Gelten kann hiebei also durchaus kein Verlust, der nicht entweder unmittelbar oder definitiver Weise die vollkommene Auflösung oder Zerstörung der versicherten Sache herbeiführte, so daß sie nicht wieder in den Besitz des Versicherten gelangen kann. Dies ist Regel in England. Und der ganze Unterschied zwischen einem absoluten totalen, und einem constructiven Total-Verluste, liegt demnach darin, daß bei dem letzteren die Möglichkeit des Vorhandenseins des abandonirten Gegenstandes und die damit verknüpfte Möglichkeit seiner Rettung oder theilweisen Erhaltung vorausgesetzt werden kann, dagegen bei dem ersteren die faktische Unmöglichkeit herrscht, ihn zu irgend einem nützlichen Behuf wieder herstellen zu können.

Wie wichtig für den Versicherten und für das Schicksal seiner Forderung an den Versicherer die Erfüllung oder die Unterlassung der Pflicht werden mag, demselben die erforderliche Anzeige des beabsichtigten Abandons zu machen, wird, zum mindesten in Bezug auf Eng-

land und in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's, aus dem Vorangehenden zur Genüge erhellen. Aber auch in Frankreich, so wie in anderen Europäischen Ländern, erheischen die Gesetze ähnliche Anzeigen, sobald die Umstände, den gegebenen Vorschriften gemäß, den Versicherten mehr oder weniger zum Abandon berechtigen.

Der Artikel 374 des Französischen: „Code de Commerce“ sagt: „In dem Falle wo der Abandon stattfinden kann, und in „allen anderen Fällen jener Eventualitäten, deren Gefahr auf dem „Versicherten lastet, ist der Versicherte verpflichtet, demselben die Nach„richten anzuzeigen die er erhalten hat. Diese Anzeige muß innerhalb „dreier Tage nach Empfang der Nachrichten gemacht werden.“ Art. 378 sagt: „Mittelst der besagten Anzeige (signification) ist es dem „Versicherten gestattet, mit dem Abandon die Aufforderung an den „Versicherer zu verbinden, Zahlung der versicherten Summe innerhalb „der, durch den Contract stipullrten Frist zu leisten, oder er kann sich „auch vorbehalten, den Abandon späterhin innerhalb der gesetzlich be„stimmten Frist zu machen.“ Aus dem Art. 385 des besagten Gesetzbuches erhellt, daß der Abandon entweder angenommen oder rechtsgültig gemacht werden muß — „le délaissement signifié et accepté, „ou jugé valable,“ ist die Bedingung seiner Rechtskräftigkeit. Aehnliche Gesetze existiren in Holland, in Spanien u. s. w.

Wir haben bereits oben den Unterschied bezeichnet, der zwischen einen absoluten Total-Verlust (Engl. absolute total loss, Franz. perte entière effective) und einem constructiven Total-Verluste (Engl. constructive total loss, Franz. perte légale) seiner Natur und seiner Wirkung nach, nicht übersehen werden darf. Bei dem ersten (dem absoluten Total-Verluste) ist die Nothwendigkeit der Notification oder Anzeige des Abandons nicht so unbedingt, als bei dem zweiten (dem constructiven Total-Verluste), aber wie man aus dem vorhin erzählten Französischen Rechtsfalle ersehen haben wird, ist sie unter allen Umständen, eine heilsame Vorsichtsmaßregel, die nie vernachlässigt werden sollte. „Die allgemeine Convenienz eines Aban„dons“ bemerkte Lord Ellenborough einst (siehe 15 East Rep. 13) — „hat zu der Idee geführt, daß er nothwendiger sei, als er sich in „der That bewährt — er ist nur dann nützlich, wo es sich um einen „constructiven Total-Verlust handelt, er dient in diesem Falle dazu, „demselben den Stempel eines absoluten Total-Verlustes aufzudrücken, „dies aber vermag er nur, wenn er denselben den Versicherer vorher „angezeigt hat. Denn diese Anzeige berechtigt den Versicherten, sobald

„sie angenommen ist, auf unmittelbare Zahlung zu bestehen, so wie „er sie bei einem absoluten Total-Verluste, auch ohne alle Anzeige, „fordern kann.“

Nach dieser allgemeinen Uebersicht der Lehre vom Abandon und vom Total-Verluste, theilen wir die fernere Beleuchtung dieser Materie in folgende Kapitel ein.

Erstes Kapitel. Gesetze und Gebräuche der verschiedenen Nationen hinsichtlich der Zulässigkeit des Abandons.

Zweites Kapitel. Die characteristischen Bedingnisse eines absoluten Total-Verlustes.

1) Bei Schiffen.
2) Bei Waaren.
3) Bei der Fracht.

Drittes Kapitel. Regeln und Bedingnisse eines construktiven Total-Verlustes.

1) Bei Schiffen.
2) Bei Waaren.
3) Bei der Fracht.

Viertes Kapitel. Wirkung und Zeit des Abandons.

Erstes Kapitel.

Gesetze und Gebräuche der verschiedenen Nationen hinsichtlich der Zulässigkeit des Abandons.

Die Handelsgesetzbücher der meisten Nationen, oder doch zum Mindesten die verschiedenen Assekuranz-Ordnungen, haben die Bedingungen vorgeschrieben, unter denen der Abandon stattfinden kann, in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas, ist es aber der Gebrauch der darüber entscheidet.

Hamburg, wie wir schon bemerkt haben, bildet nebst Bremmen die einzige Ausnahme von den sonst üblichen Bedingungen, unter denen der Abandon zulässig werden kann, und beschränkt die Zulässigkeit auf einen einzigen Fall, wie sich das also gleich erweisen wird.

Der Tit. XI. Vom Abandoniren, in der Hamb. Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 enthält die beiden hierauf bezüglichen Artikel 1 und 2, die wir oben S. 214 schon citirt haben. Sodann folgen die nachstehenden vier Artikel 3, 4, 5 und 6.

Art. 3. „Auf gleiche Weise, wie vorhin angeführt worden, soll „es mit dem Abandoniren und Bezahlung des Schadens bei den „Schiffen gehalten werden, welche nach Westindien, oder sonst nach „einem Orte außer Europa bestimmt sind; jedoch daß nach der Ferne „und Entlegung der Oerter eine längere Zeit abgewartet werde."

Art. 4. „In andern Fällen stehet dem Assekurirten nicht frei, „ein versichertes Schiff oder Gut zu abandoniren, sondern es soll der„selbe, jedoch auf der Assekuradeurs Gefahr und Kosten, allen Schaden

„abzuwenden, das Schiff und Gut zu conserviren, und dessen Bestes „zu befördern, nach Möglichkeit sich angelegen sein lassen.“

Art. 5. „Waaren, die leicht verderblich sind, mag ein Assekurirter nicht abandoniren.“

„Wären aber dieselben, wenn z. E. ein Schiff strandete, oder „aufgebracht und angehalten worden, vorher schon verdorben, oder „würden nachgehends so schlecht, daß sie der Mühe und Kosten, solche „weiter aufzuheben, nicht werth wären; so soll der Assekurirte seinen „Assekuradeurn Nachricht davon geben, und ihre Meinung darüber „vernehmen, mithin sich nach dem richten, wessen sie sich unter einander vergleichen werden.“

Art. 6. „Könnten die Assekuradeurs mit den Assekurirten sich „hierüber nicht vereinigen, so stehet diesen frei, von kundigen Leuten „ein beeidigtes Attestatum oder Zeugniß aufzunehmen, wie dieselben „die verdorbenen Güter beschaffen finden. Und wann alsdann daraus erhellet, daß nichts gesundes geborgen, oder daß dasjenige, so „noch salviret worden, der Mühe des Trocknens, wieder Aufmachens „und Transportirens nicht werth sei; so kann der Assekurirte entweder die Güter verkaufen, und was er sodann Schaden leidet, von „den Assekuradeurs ihm ersetzen lassen, oder auch, ohne auf den Verkauf zu warten, die Bezahlung des vollen Schadens, gegen Anweisung und Cedirung der verdorbenen Waaren, von ihnen fordern.“

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ hat hinsichtlich des Abandons folgende Stipulationen eingeführt.

§ 119. „Sind leicht verderbliche Güter in einem Schiffe geladen, welches gestrandet oder aufgebracht und angehalten worden, „schon verdorben, oder würden nachgehends so schlecht, daß sie die „Kosten einer längern Erhaltung und Weiterversendung nicht werth „wären, und wird dieses durch Besichtigungs-Documente beeidigter „oder verordneter Sachverständiger erwiesen, so wie auch dargethan, „daß dieser Schaden überall zur Verantwortlichkeit des Versicherers „sei, und der Versicherte könnte sich mit seinem Versicherer nicht einigen über den sofortigen Verkauf und Ersatz des erlittenen Schadens, „so steht dem Versicherten frei, die Bezahlung des vollen Schadens „gegen Anweisung und Cedirung der verdorbenen Waaren zu fordern.“

„Nur wie vorstehend und nach § 60 können Waaren aus dem „Grunde, daß solche leicht verderblich sind, dem Versicherer abandonirt „werden.“

§ 126. „Wenn ein Schiff von dem Tage an, da es in See „gegangen ist, die wie nachfolgend bestimmte Zeit ausbleibt, und „überall keine Nachricht von der Fahrt desselben gekommen ist, so „kann es als verschollen angesehen, und als solches vom Versicherer „erklärt und dem Versicherer angedient werden." § 128.

„Die obrigkeitlichen Atteste vom Bestimmungsort des Schiffes, „daß solches dort nicht angekommen, müssen nach Ablauf nachstehend „bestimmter Termine ausgestellt sein, und hat der Versicherte außer „dem gehörigen Interesse-Beweise — (das Connossement muß indossirt „eingeliefert werden) — den Abandon-Revers *) und bei Casco-Versiche„rungen die an Eidesstatt zu gebende schriftliche Erklärung, wann ihm „die letzte Nachricht vom Schiffe zugekommen, beizubringen. Zwei „Monate nach geschehener Andienung ist der Versicherte berechtigt, „den versicherten Gegenstand dem Versicherer zu abandoniren, und ist „letzterer schuldig den Schaden zum Vollen zu bezahlen. Kommt „später solcher Gegenstand ganz oder theilweise noch wieder zu Tage, „so ist der Versicherte verpflichtet, ihn für Rechnung des Versicherers „zu reclamiren."

„Die nach den verschiedenen Abgangs- und Bestimmungsorten „bestimmte Zeit oder Termine sind:

„für Europäische Reisen innerhalb der Ostsee und der Nordsee bis „Bergen, und bis Gibraltar 4 Monate;

„für andere Europäische Reisen und jenseits Gibraltar, für Reisen „nach und von Nordamerika, und Westindien 6 Monate;

„für Reisen nach und von der Mexicanischen Küste und Brasilien „8 Monate;

„für Reisen bis und von dem La Plata-Strome und dem Cap der „guten Hoffnung 9 Monate;

„für Reisen nach und von jenseits des Cap's der guten Hoffnung „und des Cap Horn's 14 Monate;

„Reisen von und nach andern Plätzen in entsprechendem Ver„hältnisse."

Laut dem § 114 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Versiche„rungen u. s. w." ist der Versicherer berechtigt, gegen volle Zahlung des gezeichneten Capitals, dem Versicherten den versicherten Gegenstand zu abandoniren, wenn er nicht geneigt ist, zu den zur Er-

*) Der Leser wird das Formular dieses Reverses S. 89 des Anhangs finden.

haltung von Schiff und Ladung erforderlichen Kosten beizutragen. Der Leser wird wohlthun diesen Artikel S. 81 des Anhangs ausführlich nachzulesen.

§ 121. Dies ist die Wiederholung des oben gegebenen Art. 4 Tit. XI der Assekuranz- und Havarie-Ordnung, mit dem Zusatze: „Es darf jedoch der Versicherte für seine Mühwaltung eine Provision „nicht berechnen."

Nach den „Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften von 1836" wird auch dort kein Recht zum Abandon anerkannt. Die hierauf bezüglichen Artikel jener Bedingungen sind die beiden folgenden:

§ 69. „Wenn auf Casco, Ladung, Fracht oder auf sonstiges „Interesse an einem Schiffe versichert ist, von dem alle Nachrichten „ausbleiben, so gelten, directe Reisen vorausgesetzt, kommend oder „gehend, folgende, vom Datum der Abfahrt an zu rechnende Fristen „für den Termin, wo solches als verloren zu betrachten ist, und die „Compagnien bedingungsgemäße Zahlung der versicherten Summen „zu leisten haben, wenn das Interesse gehörig erwiesen ist."

„Von hier oder nach hier innerhalb Europa, der Nordost-Asiatischen und Nord-Afrikanischen Küste, die Canarischen Inseln mit eingeschlossen, ganz Nord-Amerika und Westindien: Ein Jahr."

„Nach Brasilien und dem Plata-Strome, nicht weniger von daher: Funfzehn Monate."

„Von hier oder nach hier um das Cap Horn und jenseits des „Caps der guten Hoffnung: Ein und zwanzig Monate.

„Reisen von oder nach andern Plätzen sind nach Analogie zu „bemessen."

„Der Versicherte hat sich zuförderst über das genaue Datum des „Abgangs zu legitimiren, in so fern das Schiff nicht von hier ausgegangen ist, demnächst aber die nicht erfolgte Ankunft durch officielle, „von Bremischen und andern Consuln oder von Agenten der Compagnien legalisirte Documente nachzuweisen. Diese Documente „können von drei Monaten älterem Datum sein, als jene vorschriftmäßigen Zahlungsfristen, so daß Schiffe aus der ersten Categorie „nach Neun, aus der zweiten nach Zwölf, aus der dritten Categorie „nach Achtzehn Monaten vom Abgang als effectiv verloren erachtet „werden, vorausgesetzt, daß sie zu keiner Zeit unterweges gesehen oder „eingelaufen waren, und der Beweis der nicht erfolgten Ankunft genügend geführt ist."

„Schiffe aus den Nordseehäfen nach Grönland oder der Davis-
„Straße und zurück versichert, werden ebenfalls als verloren betrach-
„tet, wenn solche, ohne davon vorhandener Nachricht, binnen fünfzehn
„Monaten nach erwiesener Abfahrt nicht zurückgekehrt oder wo sonst
„eingelaufen sind.“

„Kommt nach der Abmachung doch der verloren geglaubte Ge-
„genstand ganz oder theilweise noch wieder zu Tage, so hat ihn der
„Versicherte für Rechnung des Versicherers zu reclamiren.“

§ 70. „Ein eigentlicher Abandon des versicherten Gegenstandes
„ist gar nicht zulässig, es hat vielmehr der Versicherte, so lange sol-
„cher, in welchem Zustande es sei, theilweise oder ganz, vorhanden,
„für die möglichste Erhaltung dessen, was noch einen Geldwerth hat,
„zu sorgen. Die Hinzuziehung eines Agenten der Compagnien, da
„wo sich etwa ein solcher legitimirt oder speciell für einen vorliegen-
„den Fall committirt wird, begründet auch keine Ausnahme davon;
„die hier und da stattfindende Anstellung eines solchen Agenten be-
„zweckt nur am Bestimmungsplatze die Controlle einer particulairen
„oder großen Havarie; und auch in Nothhäfen mag sich seine Wirk-
„samkeit darauf beschränken, wenn nachzuweisende Umstände nicht ver-
„stätteten, ihm die directe Leitung des Geschäfts zu übertragen.“

Der Französische „Code de Commerce“ enthält folgende Ver-
fügungen über den Abandon:

Art. 369. „Der Abandon der versicherten Gegenstände findet
„statt, im Fall der Nehmung, Schiffbruch, Strandung mit Bruch,
„Untauglichkeit des Schiffes durch See-Unglück, Anhaltung fremder
„Mächte, Verlüste oder Verschlechterung der versicherten Gegenstände,
„wenn diese Verschlechterung oder Verlüste sich wenigstens auf drei
„Viertel beläuft. Ferner bei Anhaltungen von Seiten des Gouver-
„nements nach Anfang der Reise.“

Art. 370. „Vor Anfang der Reise kann kein Abandon statt-
„finden.“

Art. 371. „Alle anderen Schäden werden für Havarie gehalten
„und zwischen Versicherern und Versicherten nach Maßgabe ihres In-
„teresses regulirt.“

Art. 372. „Der Abandon der versicherten Gegenstände kann
„weder theilweise noch Bedingungsweise geschehen. Er bezieht sich nur
„auf die Effecte, welche der Gegenstand der Versicherung und der
„Gefahr sind.“

Art. 373. „Der Abandon an die Versicherer muß innerhalb „sechs Monaten geschehen, von dem Tage des Empfanges der Nach„richt des Verlustes angerechnet, wenn dieser in den Europäischen „Häfen oder an den Europäischen Küsten, oder auch an den Asiati„schen und Afrikanischen Küsten des Mittelländischen Meeres stattge„funden hat, oder im Nehmungsfall, von dem Empfange der Nach„richt der Abführung des Schiffes nach einem der an den obgenann„ten Häfen oder Küsten belegenen Häfen oder Orte; innerhalb eines „Jahres nach Empfang der Nachricht von dem Verluste, oder der „Nehmung und Abführung nach den Westindischen, Azorischen, Ca„narischen Inseln und Madeira, oder nach andern Westindischen In„seln Afrika's oder Orientalischen Inseln Amerika's, innerhalb zweier „Jahre nach dem Empfange der in allen übrigen Welttheilen stattge„habten Verluste, oder dorthin abgeführten Prisen. Nach Ablauf „dieser Fristen ist kein Abandon mehr gestattet.“

Mit Bezug auf diesen Artikel dürfen wir eine Entscheidung des Cassations-Hofes in Paris, die am 19 Februar 1844 in dem Rechtsfalle der: „Compagnie d'Assurances de Marseille v^s Massot & de Guerini“ abgegeben ward, nicht unerwähnt lassen. Sie stellte den Grundsatz fest, daß sobald der Versicherte beweisen kann, daß die Anzeige des Abandons innerhalb der sechs Monate von dem Datum der Schiffs-Besichtigung (expertise) stattgefunden hat, welche allein den Verlust von drei Viertel des Werthes ausweisen kann, so darf der Schluß des besagten Artikel 373 nicht in Anwendung kommen. Fernerhin ward bei dieser Gelegenheit entschieden, daß um diese drei Viertel des Werthes zu constatiren, der Versicherte seinen Antheil an der Havarie grosse, oder an anderen gemeinschaftlichen Auslagen nicht mit in Anschlag bringen darf. (Siehe J. Dubroca, Revue des Assurances Vol. I p. 93.)

Art. 374. „In dem Falle, wo der Abandon stattfinden kann, „und in dem Falle aller übrigen Unglücksfälle, wofür der Versicherer „zu haften hat, ist der Versicherte gehalten, denselben die erhaltenen „Nachrichten mitzutheilen. Die Mittheilung muß innerhalb dreier „Tage nach dem Empfang der Nachricht gemacht werden.“

Art. 375.
Art. 376. } Diese zwei Artikel findet der Leser S. 216—217.

Art. 377. „Zu den langen Reisen (voyages de long cours) „werden alle gerechnet, die nach Ost- und Westindien, nach dem stillen „Meere, nach Canada, nach Terre-Neuve (Newfoundland) nach Grön-

„land und andern Küsten und Inseln des südlichen und nördlichen „Amerika's, nach den Azoren, nach den Canarischen Inseln, nach „Madeira, und nach allen, am Ocean, jenseits der Meerenge von „Gibraltar und dem Sunde gelegenen Küsten und Ländern gerichtet „sind.“

Art. 378. „Der Versicherte kann durch die im Art. 374 er„wähnte Mittheilung entweder seinen Abandon, mit der Aufforderung „an den Versicherer machen, die versicherte Summe innerhalb der im „Contracte stipulirten Frist zu bezahlen, oder er kann es sich auch „vorbehalten den Abandon innerhalb der gesetzlich bestimmten Frist zu „machen.“

Art. 379. „Der Versicherte ist gehalten, indem er seinen Aban„don macht, alle die Assekuranzen zu bezeichnen, die er selbst genom„men oder veranlaßt hat, selbst diejenigen die er beauftragt hat, so „wie das, auf das Schiff oder auf Waaren angenommene Bodmerei„Geld, in Ermangelung dessen, wird der für die Zahlung gestattete „Verzug, welcher von dem Tage des Abandons an, beginnen soll, „bis zu dem Tage aufgeschoben, an dem er die gedachte Erklärung „abgegeben haben wird, ohne daß daraus eine Verlängerung, der zum „Beginn des Abandon-Processes gestatteten Frist, entstehen könnte.“

Art. 380. „Findet eine betrügerische Angabe statt, so verliert „der Versicherte alle Vortheile der Versicherung; er ist dann verpflich„tet die angeliehene Summe zurückzuzahlen, des Verlustes oder der „Nehmung des Schiffes ungeachtet.“

Art. 381 ist bereits oben S. 352 gegeben worden.

Art. 382. „Wenn die Zeit der Zahlung in dem Contracte nicht „stipulirt ist, so ist der Versicherte verpflichtet, die Versicherung, drei „Monate nach erhaltener Notiz des Abandons, zu bezahlen.“

Art. 383. „Die Belege der Verladung und des Verlustes müssen „dem Versicherer angezeigt (signifiés) werden, ehe er wegen der Be„zahlung der versicherten Summe belangt werden kann.“

Art. 384. „Dem Versicherer ist es erlaubt, die Beweise des Ge„gentheils der in den Attesten bezeugten Facta vorzubringen. Diese „Erlaubniß hebt diese Verurtheilung des Versicherer's zur provisori„schen Bezahlung der versicherten Summe nicht auf, jedoch unter der „Verbindlichkeit des Versicherten, gehörige Bürgschaft dafür zu geben. „Die Verpflichtung der Bürgschaft hört nach dem Ablauf von vier „Jahren auf, wenn keine weiteren gerichtlichen Schritte erfolgt sind.“

Art. 385. „Nachdem Notiz vom Abandon gegeben, und derselbe

„angenommen oder für rechtsgültig anerkannt worden ist, gehören die „versicherten Effecte, von dem Datum des Abandons an gerechnet, „dem Versicherer zu. Der Versicherer kann unter dem Vorwande „der erfolgten Rückkunft des Schiffes sich der Bezahlung der versich„erten Summe nicht entziehen.“

Art. 386. „Die Fracht der geretteten Waaren bildet einen Theil „des Abandons des Schiffes, selbst in dem Falle wo sie im Voraus „bezahlt worden wäre, und gehört ebenfalls dem Versicherer zu, ohne „die Rechte des Bodmerei-Gebers, der Matrosen für Volkshauer und „der Unkosten und Auslagen während der Reise zu präjudiziren.“

Art. 387. „Im Falle von Anhaltung durch irgend eine Macht, „ist der Versicherte verpflichtet, dem Versicherer Kenntniß davon zu „geben, innerhalb dreier Tage nach dem Empfang der Nachricht. — „Der Abandon der angehaltenen Waaren kann nur nach einer Frist „von sechs Monaten gemacht werden, wenn die Anhaltung in den „Europäischen Gewässern, im Mittelländischen Meere oder in der Oste„see stattgefunden hat; — nach einer Frist von einem Jahr, wenn „die Anhaltung in entfernteren Ländern stattgefunden hat. Diese „Fristen beginnen nur von dem Tage der Notification der Anhaltung. „— In dem Falle wo die angehaltenen Waaren verderblicher Natur „wären, so werden die obenerwähnten Fristen in dem ersten Falle auf „anderthalb Monate, und in dem zweiten auf drei Monate reduzirt.“

Art. 388. „Während des Verlaufs der in dem vorangehenden „Artikel stipulirten Fristen, sind die Versicherten verpflichtet, alle von „ihnen abhängigen Maßregeln zu treffen, um die angehaltenen Waaren „frei zu bekommen. — Anderer Seits können die Versicherer allein, „oder in Verbindung mit dem Versicherten, zu demselben Behuf die „erforderlichen Schritte thun.“

Art. 389. „Der Abandon wegen Untauglichkeit des Schiffs kann „nicht geschehen, wenn das gestrandete Schiff wieder abgebracht, reparirt „und in den Stand gesetzt werden kann, seine Reise nach seinem Bestim„mungsorte fortzusetzen. In diesem Falle verbleibt dem Versicherten „sein Regreß an die Versicherer für die durch die Strandung erzeug„ten Unkosten und Havarien.“

Art. 390. „Wenn das Schiff für untauglich erklärt worden ist, „so bleibt der Versicherte der Ladung verpflichtet, dies innerhalb dreier „Tage nach dem Empfang der Nachricht, dem Versicherer anzuzeigen.“

Art. 391. „Der Capitain ist in diesem Falle verpflichtet, alles

„aufzubieten, um sich ein anderes Schiff zum Transport der Waaren „nach ihrem Bestimmungsort zu verschaffen.“

Art. 392. „Der Versicherer läuft in dem durch obigen Artikel „vorausgesehenen Falle, die Gefahr der in einem andern Schiffe ver„ladenen Güter bis zu glücklicher Ankunft und Entlöschung.“

Art. 393. „Der Versicherer ist außerdem verpflichtet, die Kosten „der Havarien, der Entlöschung, Lagermiethe, Wiedereinschiffung, „Mehrfracht, und alle andere Unkosten und Auslagen, die man zur „Rettung der Güter gemacht haben dürfte, bis zum Belauf der ver„sicherten Summe zu tragen.“

Art. 394. „Wenn innerhalb der in dem Art. 387 bezeichneten „Fristen der Schiffer kein Schiff hat finden können, um die Güter „wieder einzunehmen und sie nach ihrem Bestimmungsorte zu führen, „so ist der Versicherte berechtigt dieselben zu abandoniren.“

Art. 395. „Im Nehmungsfalle, wenn der Versicherte dem Ver„sicherer keine Anzeige davon hat machen können, ist derselbe berech„tigt, die Güter wieder einzukaufen, ohne dazu den Auftrag abzu„warten. — Der Versicherte ist verpflichtet dem Versicherer den des„falls getroffenen Vertrag anzuzeigen, sobald als er dazu die Mittel „haben wird.“

Art. 396. „Dem Versicherer steht es frei, den getroffenen Ver„trag für seine Rechnung anzunehmen, oder ihn auszuschlagen: er „ist gehalten dem Versicherten seine Wahl innerhalb der vier und „zwanzig Stunden anzuzeigen, welche der Anzeige des Vertrages „folgen werden. Erklärt er, daß er den Vertrag für seine Rechnung „übernimmt, so ist er verpflichtet, ohne Verzug zur Zahlung des „Reukaufs, nach den Bedingungen des Vertrags und im Verhältniß „seines Interesses beizutragen, und er fährt fort die Gefahren der „Reise in Gemäßheit des Assekuranz-Contractes zu tragen. Wenn „er dem Vortheil des Vertrages entsagt, so ist er zur Zahlung der „versicherten Summe gehalten, ohne irgend einen Anspruch an die „zurückgekauften Güter machen zu können. — Wenn der Versicherer „seine Wahl innerhalb der bezeichneten Frist nicht angezeigt hat, so „wird es angesehen, als ob er dem Vortheil des Vertrages entsagt „hätte.“

Hier müssen wir den Leser auf das hinweisen, was wir im ersten Bande dieses Werkes S. 459, 460 und 461 über die Abweichung der heutigen Pariser, Bordeauxer und anderer Französischen Policen von den Stipulationen des „Code de Commerce“ hinsichtlich des

Abandons zu sagen Gelegenheit gehabt haben. Es sind hauptsächlich die Artikel 369, 375, 387 und 394 des obbesagten Handelsgesetzbuches, die dabei in Frage kommen, und namentlich ist es die Pariser Police, die keine andere Art von Abandon des Schiffes anerkennt, als in dem Falle der Ermangelung aller Nachrichten oder vollkommenen Untauglichkeit des Schiffes zu fernerem Gebrauch, wenn dieselbe Schiffbruch, Strandung mit Bruch oder sonstige Zufälle der See zur Ursache hat. Ein ganz eigenthümlicher Rechtsfall, den Abandon betreffend, fand in Frankreich in den Jahren 1843 und 1844 statt. Es war der folgende: Im Jahre 1843 ward das Schiff: „le Joseph" von Bordeaux nach Buenos-Ayres expedirt. Schlechtes Wetter trieb es nach Rio de Janeiro, wo es zur ferneren Schiffahrt für untauglich erklärt ward. Die Versicherung auf die Hinreise war in Bordeaux, für die Herreise in Paris geschehen. Ein Abandon in beiden Fällen fand sogleich statt, die Versicherer erkannten denselben aber nicht an. Bei dem Appel an den Königlichen Gerichtshof (Cour Royale) in Bordeaux entschied dieser, daß das Schiff nicht auf der Hinreise untauglich geworden — „n'a pas contracté les causes d'inavigabilité;" der Königliche Gerichtshof in Paris dagegen entschied, daß das Unglück nicht auf der Her- oder Rückreise stattgefunden habe. Gegen diese Urtheile, welche den Versicherten unter doppelter Garantie dennoch ohne Versicherung ließen, ward an den Cassationshof appellirt, und dieser, im Februar 1844, verwarf den Appel, erstlich, weil ein unrichtiges Urtheil keine Berechtigung zum Appel verleihen, und weil sodann der gegebene Grund, der Verletzung der Gesetze über Contracte (loi du contrât) nicht zugelassen werden konnte, zweitens, weil der zweite Grund, der auf dem Widerspruch unter den beiden Entscheidungen beruhte, nicht gelten konnte, da die beiden Urtheilssprüche nicht dieselben Personen betrafen, und nicht auf dieselben Facta Bezug hatten*). Dubroca bemerkt hierbei, daß die Versicherten sich selbst die Schuld der mißlichen Lage beizumessen hätten, in die sie durch dieses Urtheil des Cassationshofes versetzt wurden. Denn, sagt er, wenn sie die beiden Policen mit einander verglichen hätten, so wür-

*) Wir haben diesen sehr summarisch erzählten Fall aus Dubroca's: „Revue des Assurances" entlehnt. Er befindet sich nicht in Fleur's: „Mémorial de Jurisprudence Comm. et Maritime," das bis zum Jahre 1849 geht, und wir besitzen demnach keinen Schlüssel zu den Thatsachen, worauf die Untauglichkeits-Erklärung des Schiffes zu Rio de Janeiro beruhte. War diese Untauglichkeit aus der Beschaffenheit des Schiffes „vice propre" entstanden, so hörte die Verantwortlichkeit der Versicherer unter allen Umständen auf. War

den sie bemerkt haben müssen, daß der Fall möglich wäre, wo sie ungedeckt bleiben würden. Den wichtigen Punkt, den sie hätten vor Augen haben müssen, war dieser: Wann endigt die Hinreise, und wann beginnt die Herreise? Darüber haben sich die meisten Französischen Assekuranz-Policen ausgesprochen.

Das Sardinische Handels-Gesetzbuch von 1842 hat die Bestimmungen des Französischen „Code de Commerce“ buchstäblich in sich aufgenommen, und sämmtliche 28 Artikel des letzteren, welche die Nummern 369 bis 396 inclusive tragen, erscheinen in dem ersteren unter den Nummern 399 bis 426 inclusive.

In dem Spanischen Handels-Gesetzbuche von 1829 sind die meisten Verfügungen des Französischen „Code de Commerce“ wiederholt, wenn auch etwas verschieden in ihrer wörtlichen Abfassung, doch gleichlautend in ihrem Zweck und ihren Bestimmungen, einige wenige erscheinen mit Aenderungen, die wir bezeichnen müssen. Neu im Spanischen Gesetzbuch ist der Art. 900, der die Worte enthält: „Der Versicherte darf in den, durch das Gesetz ausdrücklich bestimmten „Fällen, die versicherten Gegenstände abandoniren, indem er sie für „Rechnung des Versicherers läßt, und von demselben den Betrag fordert, für welchen dieser Versicherung darauf gegeben hat.“

Ganz gleichlautend ihrem wesentlichen Inhalte nach, mit dem Art. 370, 371, 372, 383 des Französischen Coder, sind die Artikel 901, 902, 903, 904, 905 des Spanischen.

Neu sind auch in demselben die beiden Artikel 906 und 907. Der erstere sagt: „Die Nachricht ist, hinsichtlich der Verjährung der „festgesetzten Termine, als empfangen anzusehen, von der Zeit an, „wo sie unter den Kaufleuten im Wohnorte des Versicherten offenkundig ist, oder wo ihm auf eine gesetzliche Weise bewiesen wird, „daß der Capitain, der Empfänger der Güter, oder ein anderer seiner „Correspondenten ihm von dem Ereigniß Nachricht gegeben habe.“ Der zweite (907) sagt: „Dem Versicherten steht es frei, den Ablauf „dieser Termine nicht abzuwarten, und zu abandoniren, oder den

---

sie es nicht, so ist es nicht wohl begreiflich, wie das Gericht die Versicherer der Ausreise durch seinen Ausspruch ihrer Verbindlichkeit entbinden konnte. Wahrscheinlich ist es, jedoch nirgends gesagt, daß das Schiff: „le Joseph“ erst, nachdem es zu Buenos-Ayres (oder auf dem Rio de la Plata) angekommen und gelöscht war, durch schlechtes Wetter nach Rio de Janeiro getrieben wurde: denn wäre dieses nicht der Fall gewesen, so müßte sich der Verlust ja entweder auf der Aus- oder auf der Rückreise ereignet haben, und das gerichtliche Erkenntniß entbehrte dann jedes Sinnes.

„versicherten Betrag zu fordern, sobald er den Verlust der versicherten „Sachen darthun kann.“

Der Art. 908 des Spanischen ist gleichlautend mit dem Artikel 375 des Französischen; der Art. 909 des ersteren mit dem Art. 377 des letzteren; der Art. 910 des ersteren aber enthält an die Stelle des Art. 376 des letzteren folgende Worte: „Wäre auch die Ver„sicherung für eine bestimmte Zeit geschlossen, so kann doch abando„nirt werden, wenn in den, im Art. 908 festgesetzten Zeitfristen keine „Nachricht von dem Schiffe eingegangen ist; jedoch bleibt den Ver„sicherern der Beweis zuständig, daß der Verlust sich nach Ablauf ihrer „Verbindlichkeit zugetragen habe.“

Die Artikel 911, 912, 913, 914 stimmen ganz mit den Artikeln 379, 380, 385 und 386 des Französischen „Code de Commerce“ überein.

Der Art. 915 sagt: „In dem Abandon des Schiffes ist die „Fracht von den geborgenen Gütern begriffen, selbst dann, wenn sie „vorausbezahlt wäre, und sie wird als dem Versicherer zugehörend „angesehen; vorbehältlich des Rechtes, welches den Bodmereigebern, „und der Schiffsbesatzung wegen ihres Soldes, nur dem Gläubiger „zustehet, welcher Vorschüsse gemacht hat, zur Instandsetzung des „Schiffes während der letzten Reise, oder zur Bezahlung von Kosten „irgend einer Art, die während derselben vorgefallen.“

Der Art. 916 sagt: „Der Abandon der versicherten Sachen „kann nur durch den Eigner selbst, durch den Commissionair, der die „Versicherung besorgt hat, oder durch eine andere speciell durch den „Eigner ermächtigte Person gemacht werden.“

Der Art. 917 weicht in etwas von dem Art. 393 des Franzö„sischen Codex ab, und sagt: „Im Nehmungsfalle des Schiffes dürfen „der Versicherte, und in seiner Abwesenheit der Capitain, für sich „allein die Auslösung der versicherten Sachen, ohne Mitwirkung des „Versicherers, betreiben; auch ist es nicht erforderlich, daß sie seine In„struction abwarten, wenn keine Zeit vorhanden, selbige zu erbitten; „aber sie sind verpflichtet, ihm, sobald sie Gelegenheit dazu haben, „Nachricht von dem über die Auslösung geschlossenen Vertrag zu geben.“

Der Art. 918 ist ganz gleichlautend mit dem Art. 396 des Fran„zösischen Codex. Die folgenden drei Artikel stehen in dem letztge„nannten Gesetzbuche nicht.

Art. 919. „Wenn der Versicherte durch die Wiedernehmung des „Schiffes aufs neue zum Besitz seiner Güter gelangt, so müssen alle

„durch die Nehmung verursachten Schäden und Kosten als Havarie „betrachtet und durch den Versicherer ersetzt werden.“

Art. 920. „Wenn die versicherten Güter in Folge der Wieder„nehmung in den Besitz eines Dritten übergehen, so ist der Versicherte „berechtigt zu abandoniren.“

Art. 921. „Bei Schiffbruch oder Nehmung ist der Versicherte „verpflichtet, allen möglichen Fleiß anzuwenden, um die verlorenen „Güter zu bergen, oder wieder zu erlangen, des Abandons unbescha„det, den er etwa befugt sein mag seiner Zeit zu machen. — Die „zur Wiedererlangung verwendeten rechtmäßigen Kosten müssen durch „die Versicherer getragen werden, bis zum Belauf der Güter, die ge„rettet worden, aus welchen sie bei nicht erfolgter Zahlung im Wege „Rechtens gutzumachen sind.“

Die Art. 922, 923, 924, 925, 926, 927 haben den Inhalt der Art. 389, 390, 391, 392, 393, 394 des Französischen Codex in sich aufgenommen. Sodann schließt das Spanische Handels-Gesetzbuch mit folgenden beiden Artikeln, wovon in dem Französischen Nichts zu finden ist.

Art. 928. „Die Versicherer haben sechs Monate Zeit, die Ueber„ladung und Versendung der Güter zu bewirken, wenn die Untaug„lichkeit des Schiffes in den Meeren stattgefunden hat, die Europa „von der Meerenge des Sundes bis zum Bosphorus bespülen, und „ein Jahr wenn sie sich auf einer entfernteren Stelle zugetragen. „Diese Termine werden von dem Tage an gerechnet, wo die Begeben„heit ihnen durch den Versicherten angedeutet ist.“

Art. 929. „Wird die Reise des Schiffes durch Embargo, oder „gezwungenen Aufenthalt unterbrochen, so muß der Versicherte, so„bald er es erfährt, den Versicherern davon Mittheilung machen; er „darf aber erst nach Ablauf der im vorhergehenden Artikel festgesetzten „Termine zum Abandon schreiten. — Die Versicherten sind verpflichtet, „den Versicherern allen in ihrer Macht stehenden Beistand zur Erlan„gung der Aufhebung des Embargo's zu leisten, und sie müssen für „sich allein die zu diesem Zwecke nöthigen Schritte thun, in dem Fall, „wo die weit entfernten Versicherer nicht sofort im Einverständniß mit „ihnen handeln können.“

Wir geben den ganzen Inhalt der fünften Section des Tit. IX des Holländischen Gesetzbuches „Wetboek van Koophandel,“ das mehrere neue, von dem Französischen „Code de Commerce“ ganz

abweichende und zweckmäßige Verfügungen enthält, so sehr er auch nach diesem gemeisselt worden sein mag.

Art. 663. „Abandon der Schiffe und Güter findet statt im Fall „von Schiffbruch, Strandung mit Bruch, Untauglichkeit des Schiffes „durch See-Unglück, im Nehmungs- oder Aufhaltungsfall durch fremde „Macht, im Aufhaltungsfall durch die Regierung der Niederlande, „nach Anfang der Reise — in allen Fällen jedoch unter dem Vorbe„halt der folgenden Bedingungen.“

Art. 664. „Der Abandon wegen Untauglichkeit des Schiffes „kann nicht stattfinden, wenn das Schiff, welches gestoßen hat oder „gestrandet ist, wieder abgebracht, reparirt, und in den Stand gesetzt „werden kann, seine Reise nach seinem Bestimmungsort fortzusetzen, „woferne die Unkosten der Reparaturen nicht drei Viertel von dem „versicherten Werthe des Schiffes übersteigen.“

Art. 665. „Wenn das Schiff oder die Güter auf den Strand „gerathen, oder genommen, oder angehalten worden sind, kann der „Abandon unmittelbar stattfinden, sobald die Versicherer sich wei„gern oder vernachlässigen, dem Versicherten die nothwendigen Vor„schüsse zu machen, um den Unkosten der Bergung oder der Reclа„mirung zu begegnen. In streitigen Fällen wird diese Summe von „dem Richter bestimmt. Sie fällt dem Versicherer zur Last, selbst „dann, wenn die Kosten mit dem von ihm übernommenen Belauf des „Schadens vereint, die Summe übersteigen, wofür Versicherung ge„nommen worden ist.“

Art. 666. „Abandon wegen eines Verlustes oder einer Ver„schlechterung kann nur in dem Falle stattfinden, wo sie drei Viertel „der versicherten Summe übersteigen.“

Art. 667. „Der Versicherte ist berechtigt, dem Versicherer seinen „Abandon zu machen und Zahlung zu fordern, ohne den Verlust des „Schiffes beweisen zu müssen, wenn von dem Tage seiner Abreise, „oder von dem Datum der letzterhaltenen Nachrichten an gerechnet, „die folgenden Zeiträume verflossen sind, ohne daß man irgend eine „Nachricht von demselben erhalten hätte.“

„Sechs Monate für die Reisen nach den Häfen oder Küsten Eu„ropa's, oder nach den Asiatischen und Afrikanischen Häfen und Küsten „im Mittelländischen und im Schwarzen Meere, und vice versa.“

„Ein Jahr für diese Reisen von diesem Königreiche nach Ma„deira, Ostindien, den Azoren, Canarischen oder andern Inseln und „Küsten Afrika's, oder östlich von Amerika und vice versa.“

„Achtzehn Monate für die Reisen von diesem Königreiche nach „andern Welttheilen, oder von dort hieher. Bei Reisen zwischen Häfen, „welche sich alle beide außerhalb des Königreiches befinden, wird der „Verzug nach der Entfernung der Häfen berechnet, die den hier oben „getroffenen Verfügungen am meisten gleich kommt. In allen Fällen „reicht es hin, daß der Versicherte, unter Anerbietung seiner Eides„leistung erkläre, daß er von dem versicherten Schiffe, oder von dem, „in welches die Güter verladen worden sind, weder directe noch in„directe Nachricht erhalten habe, wobei die Beweisführung des Ge„gentheils vorbehalten bleibt.“

Art. 668. „Im Nehmungs- oder Aufhaltungsfall kann der „Abandon stattfinden, wenn die genommenen oder angehaltenen Schiffe „oder Güter nicht innerhalb der in dem vorangegangenen stipulirten Arti„kel frei oder zurückgegeben worden sind, und dies nach Verhältniß der „Entfernung von dem Orte, wo das Schiff genommen oder angehalten „worden ist, und von dem Tage an gerechnet, wo der Versicherte Nach„richt davon erhalten hat.“

Art. 669. „Wenn schlecht gewordene Waaren oder für untauglich „erklärte Schiffe im Verlauf der Reise verkauft sind, darf der Ver„sicherte seine Rechte an dem Versicherer übertragen, wenn er, aller „Anstrengungen ungeachtet, den Ertrag der verkauften Güter nicht „innerhalb der im Art. 667 stipulirten Zeitfristen erhalten hat, und „dies alles nach Maßgabe der Entfernung von dem Orte wo der „Verkauf stattgefunden, und von dem Tage an gerechnet, wo man „die Nachricht des Unglücks empfangen hat.“

Art. 670. „In denen, in den vorangehenden drei Artikeln be„zeichneten Fällen, wird dem Versicherer der Abandon innerhalb dreier „Monaten, nach Ablauf der verschiedenen, in den besagten Artikeln „stipulirten Fristen notifizirt.“

Art. 671. „In allen anderen Fällen wird der Abandon inner„halb der im Art. 667 bezeichneten Fristen, nach Maßgabe der Ent„fernung von dem Orte wo das Unglück stattgefunden, und von „dem Tage an gerechnet, wo die Nachricht von dem Unglück einge„troffen ist.“

Art. 672. „Nach Ablauf der in den vorangehenden drei Ar„tikeln stipulirten Fristen, wird dem Versicherten kein Abandon mehr „gestattet.“

Art. 673. „In allen Fällen wo der Abandon stattfinden kann, „ist der Versicherte verpflichtet, dem Versicherer, innerhalb fünf Tagen

„nach ihrem Empfang, die Nachrichten mitzutheilen, die er empfangen „hat, und dies bei Strafe von Schaden und Interesse.“

Art. 674. „Wenn eine Assekuranz für eine bestimmte Zeit ge„schlossen ist, so wird in diesem Falle der Verlust des Schiffes, nach „den im Art. 667 bezeichneten Fristen, so angesehen, als ob er inner„halb des Zeitraums stattgefunden hat, der durch die Assekuranz ge„deckt ist. Wenn es sich dann erweisen sollte, daß er außerhalb dieses „Zeitraums stattgefunden hat, so hört die Wirkung des Abandons „auf, und die bezahlte Entschädigung muß nebst den gesetzlichen Zinsen „zurückgegeben werden.“

Art. 675. „Der Versicherte ist gehalten, in dem Augenblick wo „er seinen Abandon macht, alle die Assekuranzen anzugeben, die er „an den versicherten Gegenstand selbst ausgeführt oder beauftragt hat, „so wie das Geld, das man, nach seiner Kenntniß, auf Rechnung „des Schiffs oder der versicherten Waare geborgt hat, in Ermange„lung dessen, wird die zur Zahlung gestattete Frist, welche von dem „Tage des Abandons an gerechnet werden sollen, bis zu dem Tage „aufgehoben, wo er die gedachte Erklärung notifiziren lassen wird, „ohne daß daraus irgend eine Verlängerung der Frist entstehen kann, „welche das Gesetz, Behufs des Abandons, festgesetzt hat. — Im „Falle einer betrüglichen Erklärung, verliert der Versicherte alle Vor„theile seiner Assekuranz.“

Art. 676. „Der Versicherte, indem er seinen Abandon macht, „ist gehalten, den Versicherern Alles anzuzeigen was er gethan hat, „um die versicherten Gegenstände wieder zu erhalten, desgleichen die „Personen oder die Correspondentien anzugeben die er dazu gebraucht „hat.“

Art. 677. „Der Abandon kann weder theilweise noch Bedin„gungsweise stattfinden. — Wenn die Schiffe oder Waaren nicht zum „Vollen ihres Werthes versichert sind, so daß der Versicherte selbst „die Gefahr für einen Theil desselben gelaufen hat, so begreift der „Abandon nur den Theil der versichert ist, im Verhältniß zu dem „andern der nicht versichert worden.“

Art. 678. „Hat der Abandon nach denen vom Gesetz vorge„schriebenen Formen stattgefunden, so gehören die versicherten Gegen„stände dem Versicherer an, und zwar von dem Augenblick, wo der „Abandon notifizirt worden ist, mit Ausnahme der dem Versicherten „zugehörigen Theil, und nach dem, im Paragraph 2 des voranstehen„Artikels beschriebenen Verhältniß.“

Art. 679. „Der Versicherer kann sich der Bezahlung der ver„sicherten Summe nicht unter dem Vorwande entziehen, daß das ver„sicherte Schiff oder die versicherten Waaren frei, und nach erfolgtem „Abandon zurück gegeben worden sind.“

Art. 680. „Wenn die Zeit des Abandons nicht durch den Ver„sicherungs-Contract bestimmt worden ist, so ist der Versicherer ge„halten, den Betrag der Versicherung nebst den Unkosten innerhalb „sechs Wochen, nach erhaltener Notification des Abandons, zu be„zahlen.“

„Nach dieser Frist wird er verpflichtet, gesetzliche Zinsen zu be„zahlen.“

„Die abandonirten Güter sind zur Zahlung angewiesen.“

Der Portugiesische: „Codigo Commercial“ enthält in allen 18, den Abandon betreffenden Artikel, die von 1789 bis 1806 numerirt sind. Von diesen beiden absorbiren die beiden 1789 und 1792 den Art. 369 des Französischen „Code de Commerce,“ wie wir ihn oben angeführt haben, und theilen sich den Gesammt-Inhalt desselben. Alle übrigen sind größtentheils dem Holländischen: „Wetboek van Koophandel,“ bis auf die drei Artikel 1801, 1803 und 1805, entlehnt, und diese drei geben vier Artikel des Französischen „Code de Commerce“ unter den Nummern 372, 379, 380 und 385 wieder, wie sich das aus der folgenden Liste derselben ergiebt. Den Nummern des Portugiesischen Handelsgesetzbuches stehen die Nummern der beiden andern zur Seite.

Portugiesische Nummern.	Holländische Nummern.	Französische Nummern.	Protugiesische Nummern.	Holländische Nummern.	Französische Nummern.
1789	—	369	1798	673	—
1790	664	—	1799	674	—
1791	665	—	1800	675	—
1792	—	369	1801	—	379 380
1793	666	—	1802	676	—
1794	669	—	1803	—	372
1795	670	—	1804	678	—
1796	671	—	1805	—	385
1797	672	—	1806	680	—

Der Art. 369 des „Code de Commerce“ umfaßt, wie der Leser

bemerken wird, die beiden Artikel 1789 und 1792 des Portugiesischen „Codigo Commercial," so wie der 1807 des letzteren die beiden Art. 379 und 380 des ersteren.

Der dreizehnte Abschnitt des Allgemeinen Preußischen Landrechtes, enthält in Betreff des Abandons folgende Verfügungen:

§ 2304. „Der Versicherer kann sich seiner Verbindlichkeit zur „Rettung der versicherten Sache, ferner allen Fleiß und Mühe anzu„wenden, nur in dem Falle entziehen, wenn bei See-Versicherungen „ein Total-Schade höchst wahrscheinlich ist; und dies durch gehörig „beigebrachte Beweise dargethan worden."

§ 2305. „Dies findet besonders Statt, wenn ein Schiff über „die zur Reise gewöhnliche Zeit ausbleibt, und davon keine Nachricht „eingeht; welches der Versicherte auf Erfordern eidlich bestärken muß."

§ 2306. „Ferner, wenn das Schiff, ohne daß ein Fehler in „der Bauart oder Ausrüstung daran Ursache wäre, während der „Reise unbrauchbar wird; und entweder gar nicht, oder nicht ohne „sehr erhebliche Kosten, ausgebessert werden kann."

§ 2307. „Die Kosten werden für erheblich geachtet, wenn sie „mehr betragen, als das Schiff, nach der Reparatur, den Werth des „Wracks abgerechnet, werth sein würde."

§ 2308. „Auch wenn ein Schiff und Gut aufgebracht, angehal„ten, oder in Beschlag genommen worden, und dessen Befreiung oder „Losmachung ungewiß und weit aussehend ist, kann dasselbe von dem „Versicherten abandonirt werden."

§ 2309. „In allen Fällen des § 2304 kann der Versicherte „dem Versicherer andeuten, daß er ihm die versicherte Sache überlasse, „und dagegen die Zahlung der gezeichneten Summe von ihm verlange."

§ 2310. „Zwei Monate nach dem Tage der ihm zugekommenen „Andeutung, muß der Versicherer, gegen Aushändigung der nöthigen „Documente, Zahlung leisten."

§ 2311. „Will der Versicherte Schiff und Gut abandoniren, „weil selbiges über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben ist, so kann, „wenn das Schiff von und nach einem Hafen in der Ost- oder Nord„see bestimmt war, die Andeutung geschehen, sobald Drei Monate über „die gewöhnliche Zeit verlaufen sind."

§ 2312. „War aber das Schiff von oder nach einem andern, „jedoch Europäischen Hafen bestimmt, so muß ein Zeitraum von „Sechs Monaten abgewartet werden."

§ 2313. „Zwei Monate nach dieser Andeutung muß der Ver-

„sicherer die gezeichnete Summe zahlen; kann jedoch Acht vom Hun„dert in Abzug bringen.“

§ 2314. „Will der Versicherer sich zu dieser Zahlung nicht be„quemen, so muß der Versicherte Ein Jahr und Zwei Monate, von „Zeit der Absegelung des Schiffes an, in Geduld stehen.“

§ 2315. „Nach Verlauf dieser Zeit aber muß der Versicherer „die volle gezeichnete Summe, auch ohne Abzug der sonst gewöhn„lichen Zwei vom Hundert, bezahlen.“

§ 2316. „Soll ein außer Europa bestimmtes Schiff, weil es „über die gewöhnliche Zeit ausgeblieben ist, abandonirt werden, so „muß der Versicherte bei Schiffen, welche die Linie nicht passiren, Ein „Jahr und Sechs Monate, von Zeit der Absegelung, abwarten.“

§ 2317. „Hat das Schiff die Linie passiren sollen, so muß ein „Zeitraum von Drei Jahren abgewartet werden.“

§ 2318. „Ist nach Ablauf dieser Fristen noch keine Nachricht „eingegangen, so muß der Versicherer binnen Acht Tagen, ohne Ab„zug der Zwei Procent, Zahlung leisten.“

§ 2319. „Ein angehaltenes, weggenommenes oder aufgebrachtes „Schiff oder Gut, dessen Befreiung ungewiß oder weitaussehend ist, „kann nach Sechs Monaten von der Zeit an, da die erfolgte Be„schlagnehmung dem Versicherer bekannt gemacht worden, abandonirt „werden.“

§ 2320. „Ist die Aufbringung außerhalb Europa geschehen, so „muß der Versicherte den Verlauf Eines Jahres abwarten.“

§ 2321. „Kann jedoch der Versicherte beibringen, daß ein solches „Schiff, mittelst rechtlichen Erkenntnisses, für verwirkt oder für eine „gute Prise erklärt worden; so steht ihm frei, es sofort zu abando„niren, und von dem Versicherer nach § 2310 Zahlung zu fordern.“

§ 2322. „Die Andeutung des Abandonnements muß gerichtlich, „oder durch einen Notarium, oder durch vereidete Mäkler geschehen.“

§ 2323. „Es muß unbedingt geschehen, und kann nicht wieder „zurückgenommen werden.“

§ 2324. „Auch muß die ganze versicherte Sache abandonirt „werden, wenn sie gleich nicht zum vollen Werthe versichert gewesen „sein sollte.“

§ 2325. „Bei einer Casco-Versicherung müssen die Rheder auch „die Fracht mit abandoniren, außer wenn das Schiff ohne die Ein„rechnung der Ausrüstungskosten versichert worden.“ (§ 1966.)

§ 2326. „Ist während der Reise ein Theil der versicherten

„Waaren ausgeladen worden; so kann der Versicherte die gezeichnete „Summe nur nach Verhältniß des Werths der nicht ausgeladenen „Waaren fordern."

§ 2327. „Nach geschehenem Abandonement hängt es lediglich „von dem Versicherer ab, was für Mühe oder Kosten er zur Rettung „oder Freimachung der Sache anwenden wolle."

§ 2328. „Der Versicherte ist jedoch verbunden, ihm dazu be„hülflich zu sein, so weit dies ohne seine Kosten, und ohne besondere „Mühe oder Beschwerde geschehen kann."

§ 2329. „Alles, was noch gerettet wird, kommt dem Versicherer „zu gute, wenn auch die abandonirte Sache nicht zum vollen Werthe „versichert gewesen sein sollte."

§ 2330. „Bei allen übrigen Arten der Versicherungen findet „gar kein Abandonement Statt."

Der Leser wird hieraus ersehen, daß außer dem Falle eines Total-Schadens, auch in Preußen, beim Ausbleiben eines Schiffes über die gewöhnliche Zeit, bei Anhaltungen und Nehmungen, und bei der erklärten Untauglichkeit eines Schiffes zur Fortsetzung der Reise, der Abandon gestattet wird.

Nach der Schwedischen Assekuranz-Ordnung, Art. 11 § 2, wird ein, nach einem Europäischen Hafen, oder nach einem in der Mittelländischen See, dem Archipelagus, der Levante auf den Barbarischen Küsten, den Canarischen Inseln oder Madeira belegenen Hafen bestimmtes Schiff für verloren geachtet, wenn es Jahr und Tag, innerhalb der Ostsee aber, wenn es sechs Monate nach seiner Abfahrt ausbleibt und gar keine Nachricht von demselben einläuft. Der Versicherer ist verpflichtet, zwei Monat nachdem ihm der Vorfall durch beeidigte Makler oder andere glaubwürdige Leute angezeigt ist, die gezeichnete Summe zu bezahlen. Bei entfernten Reisen soll der Versicherte erst nach zwei Jahren abandoniren dürfen.

Die am 2 April 1850 vom König von Dänemark bestätigte Convention für die Copenhagener See-Assekuranz-Compagnie, enthält hinsichtlich des Abandons folgende Vorschriften:

§ 168. „Muß der versicherte Gegenstand von dem Versicherer „als verloren betrachtet werden, der Möglichkeit ungeachtet, daß er „späterhin ganz oder zum Theil geborgen wird, so kann derselbe „Zahlung für einen Total-Schaden verlangen, gegen Cession oder „Abandonirung seines Rechtes an den Gegenstand der Versicherung."

„Desgleichen kann an die Compagnie abandonirt werden:"

1) „Schiff oder Ladung, wenn das Schiff in 9 Monaten nicht „an seinem Bestimmungsorte ankömmt, nachdem es auf eine Reise „von und nach einem Orte in Europa ausgegangen ist, und sonst in „18 Monaten, wenn in dieser Zeit durchaus keine Nachricht von dem„selben eingegangen ist. Der erwähnte Zeitraum wird vom Tage „des Absegelns an gerechnet, wenn inzwischen keine Nachrichten über „dasselbe eingegangen sind, sonst aber vom Datum der spätesten Nach„richten."

2) „Schiff oder Ladung, die von einer kriegführenden Macht „aufgebracht, unter Embargo gelegt, oder auf andere Weise von „irgend einer Regierung angehalten, von Barbaresken weggenommen „oder geraubt werden, wenn, im Falle der Unfall in Europa einge„troffen, Freigebung oder Erstattung nicht vor Ablauf von 6 Mo„naten erreicht werden kann, sonst aber vor Ablauf von Jahr und „Tag, diese Periode von dem Tage abgerechnet, an dem der Ver„sicherte der Compagnie die Nachricht des Unfalls mitgetheilt hat; doch „brauchen die angeführten Termine nicht abgewartet zu werden, wenn „der versicherte Gegenstand früher condemnirt, oder auf andere Weise „für verfallen oder confiszirt erklärt worden ist, und eingereichte Klage „zu keinem günstigen Resultat geführt hat."

3) „Schiff und Ladung, welche vom Schiffer oder der Mann„schaft verlassen wird, wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß der „Gegenstand verloren gegangen, und der Versicherte nicht vor Ablauf „des im vorstehenden Artikel 2 benannten Zeitraums wieder zum „Besitz des versicherten Gegenstandes gelangt ist, oder Ersatz für „selbigen erhalten hat."

4) „Die Fracht, wenn unter den oben in der Einleitung ange„gebenen Umständen, die Fracht zugleich mit Schiff oder Ladung als „verloren zu betrachten ist."

5) „Respondentia und Bodmerei-Forderungen, in so weit als „die Gegenstände, welche diesen Forderungen zur Sicherheit dienen „sollen, in Folge der vorstehenden Regeln cedirt werden können."

6) „Der versicherte Gegenstand oder das Recht daran, welche an „den Versicherer übertragen worden sind, der bei der Compagnie „seine Gefahr hat versichern lassen, und die versicherte Summe gegen „Cession hat bezahlen müssen."

§ 169. „Dem Schiffe, welches an die Compagnie abandonirt „wird, folgt nicht allein das Schiffsgeräth, sondern ihm folgen auch „die zur Ausrüstung gehörigen Dinge, welche nach dem § 39 in

„Verbindung mit dem Schiffe versichert werden dürfen.“ (Dieser Artikel lautet folgendermaßen: In Verbindung mit dem Schiffe können auch, wenn es speciell verlangt wird, der Werth der für die Reise angeschafften Lebensmittel, vorausbezahlter Lohn und Heuer an Schiffer und Schiffsvolk, der Betrag der Versicherungs-Prämie, nebst Prämie auf Prämie, wie überhaupt alle Ausrhedungskosten versichert werden.) „So weit übrigens die zur Ausrüstung gehörigen Unkosten, „deren im besagten Artikel Erwähnung geschieht, in Verbindung mit „dem Schiffe versichert sind, wird zugleich an die Compagnie so viel „von der Fracht cedirt als nöthig ist, um den Betrag dieser Kosten „zu decken.“

§ 178. „Sind die zur Ausrüstung gehörigen Dinge unter der „Benennung „Fracht“ mit versichert, so folgen sie derselben wenn sie „cedirt wird. Ist dagegen die Fracht unter Abzug der Ausrüstungs-„kosten versichert, so kann dieselbe auch nur unter Abzug des Betrags „cedirt werden.“

§ 171. „Findet rücksichtlich der versicherten Brutto-Fracht ein „Total-Schade statt, so wird in der Versicherungs-Summe dasjenige „abgezogen, was für Victualien und andere Dinge einkommt, die „unter der Fracht versichert worden sind.“

§ 172. „Ist die Ladung mit Zuschlag von Fracht und anderen „Kosten am Bestimmungsorte versichert, und findet ein Total-Schaden „hinsichtlich der Ladung statt, so wird, wenn sie an die Compagnie „cedirt worden ist, nichts von diesem Zuschlag erstattet.“

Aus den mehr oder weniger genauen Nachbildungen des Französischen „Code de Commerce,“ welche in den Handels-Gesetzbüchern Spanien's, Portugal's, Sardinien's und Hollands stattgefunden haben, läßt sich die unter ihnen, im Betreff der Veranlassungen zum Abandon und seiner Regeln herrschende Uebereinstimmung erklären. Aber auch in England und in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's, wo Traditionen und Praxis Gebräuche bestätigt und ihnen gesetzliche Autorität verliehen haben, feste und unveränderliche Regeln aber nicht zu finden sind, weicht man in Rücksicht der Veranlassung zum Abandon nur wenig von denen in den andern Staaten deutlich bestimmten Grundlagen desselben ab. Gänzliches Ausbleiben aller Nachrichten, Schiffbruch und Strandung mit Schiffbruch, wodurch Schiff und Ladung gänzlich verloren gehen, oder in eine Lage versetzt werden, die ihre glückliche Ankunft im Bestimmungshafen zur Unmöglichkeit machen; völlige Untauglich-

keit des Schiffes, feindliche Nehmung und Aufenthalt durch fremde Macht, endlich eine Verschlechterung der Waare, daß sie Fracht und Transport nicht werth ist, diese und andere Eventualitäten der Schiffahrt berechtigen in beiden Ländern, wie anderswo, den Versicherten zum Abandon, unter der Verpflichtung denselben dem Versicherer vorläufig anzuzeigen (to give notice of abandonment), wie dies in der Einleitung zu diesem Abschnitt bereits bemerkt worden ist.

Wir haben gezeigt, daß in beiden Staaten Total-Verlüste sich in zwei Classen theilen, erstlich in absolute Total-Verlüste, zweitens in constructive Total-Verlüste, die mit beiden Arten von Verlüsten verknüpften Begriffe zu erklären versucht, und den Unterschied deutlich bezeichnet, der zwischen England und allen übrigen Staaten, hinsichtlich der Wirkung und der Haltbarkeit des Abandons herrscht. Es bleibt uns also jetzt noch übrig, uns über das eigentliche Wesen eines Total-Schadens zu verständigen, so wie es sich bei Schiffen, Waaren, und bei der Fracht gestalten muß, um daraus des Versicherten Recht zu dem Abandon ableiten zu können.

Zweites Kapitel.

Die charakteriſtiſchen Bedingniſſe eines abſoluten Total-Verluſtes.

Die Frage: worin beſteht ein abſoluter Total-Verluſt? findet in der Unmöglichkeit, die Herrſchaft über den, den Gefahren der See blosgeſtellten und gänzlich oder theilweiſe verlorenen Gegenſtand wieder zu erlangen, ihre einfachſte Antwort. Der Verſicherte, der, wenn dieſer Gegenſtand noch irgendwie vorhanden iſt, aber durchaus jenſeits ſeiner Macht liegt, alle spes recuperandi entſagen muß, hat ein unbezweifeltes Recht, Erſatz für einen abſoluten Total-Verluſt zu verlangen; der Verluſt iſt ſeiner Natur nach ein totaler, ſagte Lord Abinger (ſiehe 3 Bingh N. C. 279) für den, dem die Mittel fehlen, um zum Wiederbeſitz zu gelangen, woher auch immer dieſer Zuſtand entſtehen mag, ſei es die völlige Vernichtung und Auflöſung des verſicherten Gegenſtandes, oder irgend ein anderes unüberwindliches Hinderniß für das er ohne Hülfe bleibt.

Ein abſoluter Total-Verluſt, läßt ſich, wie derſelbe Lord Abinger ſchon angedeutet hat, in zwei Claſſen theilen, erſtlich, der Gegenſtand der Verſicherung iſt durch das Eintreffen der vom Verſicherer übernommenen Gefahren entweder ganz aufgelöſt und vernichtet worden, oder zweitens, für den Verſicherer unwiderbringlich verloren, ſo daß er eben ſo wenig als ſein Verſicherer, deſſen Ankunft an ſeinem Beſtimmungsorte zu Wege zu bringen vermag.

Man würde einen Irrthum begehen, wenn man dieſe Auflöſung oder Vernichtung des verſicherten Gegenſtandes ſo verſtehen wollte, als ob keine Spur deſſelben vorhanden bleiben dürfte; es iſt genug, daß er durchaus aufgehört hat, das zu ſein, was er war, und zu

jedem praktischen Behuf untauglich wird, um den Versicherten, selbst wenn dieser sich eines Abandon enthält, zu einem Schaden-Ersatz für einen Total-Verlust zu berechtigen.

1) Ein Schiff, bemerkte der Amerikanische Richter Sewall, sinkt oder verbrennt auf hoher See — es läßt sich nicht behaupten, daß mit dem Untergehen oder mit dem Brande alle Möglichkeit einer theilweisen Rettung verschwindet, aber in dem technischen Sinne des Ausdrucks: Total-Verlust, und Behufs eines jeden nützlichen Zweckes, wozu der Assekuranz-Contract dem Versicherten dienen soll, kann man sich dem Schlusse nicht entziehen, daß ein solches auf hoher See gesunkenes oder verbranntes Schiff, als Schiff vollkommen zerstört ist. Wenn ein Schiff durch die Gefahren der See zum Wrack wird, und seine eigenthümliche Form durch die Zertrümmerung und Absonderung seiner Bestandtheile von einander verliert, seine Planken um dasselbe herumschwimmen, sein Takelwerk in einzelnen Bruchstücken das Spiel der Wellen wird, so entsteht daraus ein absoluter Total-Verlust. Mit seiner üblichen Präcision des Ausdrucks hat Emérigon diesen Zustand in den treffenden Worten charakterisirt: „Les débris du navire naufragé existent, mais le navire n'existe plus.“ (Siehe Emérigon Vol. II p. 213.)

Hinsichtlich des Schiffes ist also, wie man ersieht, die Natur eines Total-Schadens leicht ermittelt. Schwieriger aber ist diese Ermittelung, wenn es sich um

2) Waaren handelt. Jedoch auch hier mag im Allgemeinen der Grundsatz gelten, daß sobald durch die Einwirkung irgend einer äußeren Ursache dieselben eine Veränderung bestanden haben, die ihre ursprüngliche Beschaffenheit zerstört und auflöst, sobald sie dadurch ihrer Natur nach aufgehört haben, das zu sein, was sie waren, so ist für den Versicherten der Total-Schaden oder Verlust allerdings da; wenn aber die Versicherung: frei von Beschädigung geschehen ist, so kann die Frage: was constituirt hier einen Total-Verlust? nicht ganz so unbedingt beantwortet werden. Jedenfalls aber kann es nicht bestritten werden, daß wenn durch die Unfälle der See, dem Versicherten oder dem Versicherer aller Zutritt zu den erforderlichen Mitteln versagt ist, um die versicherten Güter nach ihrem Bestimmungshafen zu schaffen, die Verantwortlichkeit des letzteren für einen Total-Schaden unvermeidlich eintritt. Wenn leicht verderbliche Waaren, welche einer erhaltenen Seebeschädigung wegen, in einem Zwischenhafen gelöscht werden müssen, und dort in einem dermaßen verrotteten

Zustande befunden werden, daß sie weder in dasselbe, noch in irgend ein anderes Schiff mit einiger Sicherheit verladen werden können, und demnach über Bord geworfen werden müssen; oder wenn es sich aus dem raschen Fortschritt der Verwesung mit Gewißheit ergiebt, daß diese Waaren, wenn wieder verschifft, in einem Zustande vollkommener Auflösung als formlose Massen ankommen würden, demnach unvermeidlich verkauft werden müssen, so wird, in Betreff über Bord geworfener oder verkaufter Güter, ein totaler Verlust daraus, den der Versicherer, auch ohne (nach Englischen Gesetzen) erhaltene Anzeige des vorangegangenen Abandons, ohne Weiteres bezahlen muß. Es darf nicht übersehen werden, daß in den genannten beiden Fällen, der Clausel: „frei von Beschädigung“ ungeachtet, der Total-Verlust sich aus der durch die Unfälle der See und andere Calamitäten erzwungenen Beendigung der Reise ergiebt. In welchem Zustande aber auch die beschädigten Güter nach ihrem Bestimmungshafen gelangen mögen, so kann kein Abandon stattfinden, sobald der Versicherer durch die Clausel: „frei von Beschädigung,“ in England und in den Vereinigten Staaten aber durch das „Memorandum“ geschützt ist. In diesem Falle geht er frei aus. Vor der Einführung des Memorandum in die Englischen Policen, ward durch den Oberrichter Lee in einem Falle, wo die Güter beschädigt ankamen, und bei dem öffentlichen Verkauf nicht einmal so viel austrugen, als zur Bezahlung der Fracht erforderlich sein mochte, eine Entscheidung abgegeben, wodurch der Versicherer wie für einen Total-Schaden verantwortlich erklärt wurde. Dieses Erkenntniß steht aber einzeln da, und ward bald darauf, ein für allemal, beseitigt. Seitdem gilt es in England als Regel, daß wo die Güter in ihrer eigenthümlichen natura rerum, auch noch so beschädigt in ihrem Bestimmungshafen ankommen, der Versicherer, der „frei von Beschädigung“ gezeichnet hat, frei von aller und jeder Verantwortlichkeit bleibt, dagegen er, ohne diese Clausel, nur einen Havarieschaden, nach Maßgabe der wirklichen Verschlechterung durch das Seewasser, zu bezahlen hat.

Auch in den Vereinigten Staaten herrscht dieselbe Regel — nur eine absolute und totale Vernichtung des versicherten Gegenstandes kann dort einen totalen Schaden möglich machen. Hier sind zwei Fälle, der eine aus den Jahrbüchern der Englischen, der andere aus der Amerikanischen Jurisprudenz, welche als Belege dienen mögen.

Man hatte in London Versicherung auf eine Ladung Reis „frei von Beschädigung“ von Charleston nach Liverpool genommen. Das

Schiff, nachdem es den Hafen von Liverpool glücklich erreicht hatte, stieß bei seinem Versuch, innerhalb der Dockthore zu gelangen, heftig auf den Grund, füllte sich mit Wasser und wurde zum Wrack. Man löschte auf der Stelle wo es lag, den Reis in kleine Böte und ließ ihn öffentlich für £ 972 verkaufen, die zu bezahlende Fracht belief sich auf £ 1726. Dies ward nicht als Total-Schaden betrachtet. Lord Ellenborough bemerkte: „Es scheint mir ganz unbezweifelt „hervorzuleuchten, daß dies ein Havarieschaden und kein totaler Scha„den ist. Das Schiff nebst seiner Ladung sind in ihrem „Bestimmungshafen angelangt — die Reise ist vollendet, und „die Güter sind in die Hände ihrer Consignatairs gelangt; es ergiebt „sich, daß aus dem Reis, den man als total verloren ansehen wollte, „ein Netto-Ertrag von £ 972 gelöst worden ist.“ Der Reis hatte überdies seinen Character als Reis nicht verloren, und obgleich mit einem enormen Verluste, ward er doch als Reis verkauft. „Obgleich „beschädigt“ — bemerkte Lord Abinger — „ward er den Consig„natairs in Natura und in einer verkäuflichen Beschaffenheit ausge„liefert.“ (Siehe Glennie vs London Ass. Comp. in 2 Maule & Sel. 376 und in 3 Bingh N. C. 280.)

Der Amerikanische Rechtsfall ist der folgende: Versicherung war auf eine Ladung Korn, „frei von Havarie“ (natürlich partikulare) von Cap Henry (in Virginien) nach Lissabon genommen worden. Das Schiff stieß gerade vor seinem Eingang in den Hafen von Lissabon, das Korn ward gelandet, getrocknet und gedörrt, und darauf in Lissabon für wenig mehr verkauft als die Kosten des Löschens und des Trocknens betrugen. Die Jury, nach Anweisung des Gerichts, entschied, daß dies kein Total-Schade genannt werden konnte. (Siehe Moreau vs United St. Ins. Comp., in 3 Washington Circ. Ct. 250, auch in Phillips Vol. II p. 484.)

Vor der Einführung des „Code de Commerce“ in Frankreich blieb es lange eine unentschiedene Streitfrage, ob je von einem Total-Schaden die Rede sein könne, wenn die Güter in Natura in ihrem Bestimmungshafen ankämen. Die vorgeltende Meinung bei dieser Gelegenheit war die von Emérigon, welche, wie Estrangin ihm nachsagt, ganz im Widerspruche mit seinen früheren Aeußerungen zu sein scheint. „Ich habe schon früher“ — sagt Emérigon — „von „dem Falle geredet, wo eine Ladung Weizen beinahe ganz verrottet „(presque tout pourri) im Hafen ankommt: ich setze hinzu, daß selbst, „wenn sie ganz und gar in einem solchen Zustande ankäme (quand

„même il le serait en entier), dies nicht als ein Total-Schaden an„gesehen werden könnte, der zum Abandon berechtigen dürfte.“ (Siehe Emérigon Vol. II Chap. XVII Sect. 2 p. 214.) Diese Frage ist, wie man sogleich ersehen wird, durch den „Code de Commerce“ zur Ruhe gekommen.

Als allgemeines Resultat der ganzen Untersuchung, darf man annehmen, daß kein Schade, wie groß er auch immer sein mag, als ein absoluter Total-Schade auf Güter angesehen werden kann, welche „frei von Beschädigung“ versichert worden sind, sobald sie in Natura in ihrem Bestimmungshafen anlangen. In einem solchen Falle ist jede Untersuchung über die Größe des Schadens, nichts als Zeitverlust, denn der Versicherer haftet nur für das, was unvermeidlich als Total-Verlust angesehen werden muß, nämlich wenn die Güter auf Meeres Grund sinken, oder wenn sie nothwendiger Weise vernichtet oder verkauft werden müssen, weil ihre Versendung in Natura zu einer Unmöglichkeit geworden ist. Selbst in dem Falle, wo Güter en masse in ihrem Bestimmungshafen ankommen, so daß sie Fracht bezahlen müssen, aber durch die Verwesung physisch vernichtet worden sind, und ihren eigenthümlichen Character verloren haben, sollte der Versicherer durch seine Clausel geschützt und aller Verantwortlichkeit enthoben sein. Im Voraus läßt sich die Art und der Grad des Verderbs, die in verschiedenen Fällen eine physische Vernichtung des versicherten Gegenstandes zur Folge haben können oder müssen, unmöglich bestimmen, und Ungewißheit darf hier nicht stattfinden — die Regel muß in allen Fällen fest und unzweideutig da stehen. Denn wie einst Lord Mansfield sich ausdrückt: das Eigenthum und der tägliche Verkehr der Kaufleute muß nicht von fein gesponnenen Subtilitäten abhängig gemacht, sondern von Regeln beherrscht werden, welche, da sie dem Ausspruch des gesunden Menschenverstandes ihre Autorität entlehnen, leicht erlernt und leicht behalten werden können.

Die Französische Legislatur, die sich mit der Abfassung des neuen „Code de Commerce“ beschäftigte, scheint diese Regel vor Augen gehabt zu haben, als sie den Artikel der „Ordonnace de la marine,“ nach welchem ein wirklicher Total-Verlust (perte entière) als Grund eines Abandons bei verderblichen Gütern gelten konnte, durch den Art. 369 ersetzte, wodurch es bestimmt ward, daß der Verlust „oder die „Verschlechterung der versicherten Güter, sich auf drei Viertel“ belaufen müsse, ehe ein Abandon stattfinden kann. Pardessus (in seinem Cours de Droit Comm. Vol. III p. IV Tit. 5 No. 845 ed. 1841)

erklärt dies folgendermaßen: „Der Ausdruck: Verlust (perte) be„zieht sich auf die Quantität, die Verschlechterung auf die „Qualität der versicherten Sache. Die verlorene Quantität wird „durch Maß und Gewicht bestimmt: Verschlechterung ist die Verän„derung der guten zur schlechten Qualität des nämlichen Artikels, und „sie kann ohne Verringerung der Quantität stattfinden und nach „ihrem Werthe geschätzt werden.“

Wir rufen hier dem Leser den Artikel 409 des „Code de Commerce“ in das Gedächtniß zurück. „Die Clausel frei von Hava„rie, sagt derselbe, entbindet die Versicherer von aller Verantwortlich„keit für Havarieschäden, allgemeine oder partikulare, ausgenommen „in Fällen, die zu einem Abandon berechtigen, und in diesen Fällen „steht dem Versicherten die Wahl frei, ob er abandoniren oder die „Abmachung des Havarieschadens abwarten will.“ Da nun jeder Schade an der Waare in Quantität oder Qualität bis zum Belauf von drei Viertel des Maaßes, des Gewichts oder des Werthes ein ausdrückliches Recht zum Abandon verleiht, so läßt sich daraus ganz natürlich folgern, daß der Versicherte in Frankreich, dem jetzigen Gesetze gemäß, Ersatz für einen Total-Verlust auf Güter, die unter der Bedingung „frei von Beschädigung“ gezeichnet worden, eben so wohl, als auf andere fordern kann, die dieser Clausel nicht unterworfen sind, sobald der Verlust oder die Verschlechterung die vorgeschriebenen Gränzen erreicht. Enthält er sich dieses Rechtes, so muß die Sache ihren natürlichen Gang nehmen, wie dies in England stattfinden würde.

Bei einer ganzen Ladung verderblicher Artikel, die in separaten Packen, Kisten oder Gebinden verschifft worden sind, und einzeln geschätzt werden können, ist es in England als Gesetz anerkannt, daß wenn einer oder mehrere dieser Packen total verloren gehen, so findet in Rücksicht dieser ein Total-Verlust statt, obgleich der Rest der Ladung nur theilweise beschädigt ankommen und das Ganze derselben aus Artikeln bestehen mag, die unter der Clausel „frei von Beschädigung versichert worden sind. Die Grundlage zu dieser Lehre lag in einer Aeußerung Lord Mansfield's in dem Rechtsfalle von Lewis vs. Rücker (siehe 3 Burr. 1176), die Lord Abinger bei einer späteren Gelegenheit (siehe Hills vs. London Ass. Comp. 5 Mees & Wels 576) bestätigte. „Wenn die Ladung“ — sagte dieser — „aus sepa„raten Packen u. s. w. besteht, die von vorne herein separat geschätzt „werden können, und die Versicherung nach den Bedingungen der

„Police auf jeden einzelnen Packen ausgeführt worden ist, so kann „kein Zweifel darüber obwalten, daß der Verlust als ein Total-Ver„lust eines jeden separaten Packens behandelt werden muß.“ Dies, wie wir schon früher bemerkt haben, hat bei Versicherungen zu der Methode der besonderen Eintheilung einer ganzen Ladung verderblicher Artikel in einzelnen Gebinden, und zu der Clausel in der Police geführt: „Havarie wird von jedem einzelnen Gebinde bezahlt, als „ob es separat versichert wäre,“ — oder, wo die Ladung aus verschiedenen Gattungen von Rohproducten besteht: „Havarie wird von „jeder einzelnen Gattung bezahlt, als ob sie separat versichert wäre.“

Als Beleg mag ein einziger Fall dienen: Eine Parthei Flachs war „frei von Beschädigung“ von London nach Exeter versichert worden. Der Flachs war in Matten und in vier und zwanzig separaten Ballen gepackt worden, und die Police lautete auf „Flachs“ im Allgemeinen. Das Schiff erlitt Schiffbruch auf seiner Reise, ehe es seinen Bestimmungshafen erreichen konnte. Aus dem Wrack ward ein Theil des Flachses lose, aus seiner Emballage heraus, nach dem Ufer hingeschwemmt, ein anderer Theil ward aus dem Schiffsraum gelöscht, die ganze geborgene Quantität belief sich auf ein Fünftheil des Gewichtes der ganzen Verschiffung, und das Netto-Product beim Verkauf ergab ungefähr den vierzigsten Theil des Werthes, wozu die ganze Parthei versichert worden war. Der Rest des Flachses sank auf Meeresgrund hinab: kein einziger Packen kam in ganzem Zustande an das Ufer, alles was gerettet ward, war lose und naß vom Seewasser: Notiz vom Abandon war nicht gegeben worden. Lord Ellenborough sprach sich dahin aus, daß in Rücksicht des Flachses, der an das Ufer gebracht worden war, nur ein partieller Verlust stattfinden konnte, der dem Memorandum gemäß, auf die Versicherer nicht zurückfallen könnte; daß aber, in Rücksicht des Theiles des Flachses, der auf Meeresgrund gesunken war, ein absoluter Verlust stattfände, für den die Versicherer trotz des Memorandums zu haften hätten. (Siehe Davy v^s Meilford, 15 East. 559.)

In den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's hat man von dieser Doctrine nichts wissen wollen. Nach vielfachen Debatten und Diskussionen, ist endlich aus dem Munde des Kanzlers Walworth die folgende Entscheidung hervorgegangen: „Der Versicherer „ist nicht verantwortlich für irgend einen partiellen Schaden auf die „im Memorandum bezeichneten Artikel, wofern nicht ein Total-Verlust „der ganzen verschifften Gattung stattgefunden hat, mag der besondere

„Artikel loſe oder in ſeparaten Kiſten oder Packen verſchifft worden „ſein.“ (Siehe Phillips Vol. II p. 492, den Rechtsfall von Wadsworth vs. Pacific Ins. Comp., der auch in 4 Wendell's New-York Rep. 33 zu finden iſt.)

Ein totaler Verluſt eines Theils der Fracht mag dort ſtattfinden, wo ein Theil der Ladung wirklich zu Grunde gehet, aber nicht da, wo er von dem Schiffer zurückgelaſſen worden iſt, weil die Koſten der Weiterbeförderung in keinem Verhältniß zu ſeinem Werthe ſtanden, wenn auch der Schiffer, indem er denſelben zurückließ, eine verſtändige Umſicht an den Tag gelegt haben mag. (Siehe den Fall von Mordy vs. Jones, 4 B. & Cr. 394. Rob. 103.)

3) Die Ermittelung eines abſoluten Total-Verluſtes bei der Fracht, bietet keine beſondere Schwierigkeit dar. Die Fracht verſichern, heißt den Riſico übernehmen, welchem der Schiffs-Rheder ausgeſetzt iſt, wenn er durch das Eintreffen der in der Police genannten Gefahren verhindert wird, dieſe Fracht zu ernten. Wird dieſer Fracht-Gewinn durch dergleichen Umſtände durchaus unmöglich, oder in practiſchem Sinne völlig hoffnungslos, weil das Schiff entweder zu Grunde gegangen oder hat verkauft werden müſſen, ſo läßt ſich ein abſoluter Total-Verluſt der Fracht nicht in Abrede ſtellen, und der Verſicherte, mag er ſeinen Abandon machen oder nicht, iſt ohne Weiteres zum Erſatz berechtigt.

Einen Unterſchied macht aber der Umſtand, ob die verſicherte Fracht der ſtipulirte Preis einer Chartepartie, das heißt eines Contractes für die einzelne Reiſe eines Schiffes, oder für die doppelte, aus und zu Haus, iſt, ſo daß keine Fracht zu bezahlen bleibt, woferne das Schiff nicht ſeinen Beſtimmungsort erreicht, oder ob der Fracht-Gewinn von der Ablieferung der Güter nach den Bedingungen der einzelnen Conoſſemente abhängt, weil in dem letzteren Falle die Wichtigkeit der Ankunft des identiſchen Schiffes, bei welchem ſie verladen wurden, dadurch bedeutend vermindert wird, daß die Güter mittelſt eines anderen Schiffes an Ort und Stelle geſchafft werden können. Die Billigkeit überhaupt, ſo wie in England und in den Vereinigten Staaten der Gebrauch, erheiſchen in einem ſolchen Falle, daß der Verſicherte, wenn er Abandon machen will, gehörige Notiz an den Verſicherer gelangen laſſe.

Aus dieſem Unterſchiede ergeben ſich dann zwei Categorien des Total-Verluſtes,

erſtlich, wenn das Schiff auf hoher See geſunken, oder durch

Nehmung, Aufenthalt u. s. w. aus des Rheders Hände genommen, und vor dem Beginn der gerichtlichen Klage nicht zurückgegeben worden ist;

zweitens wenn Schiff und Ladung, oder das eine oder die andere von dem Schiffer im Auslande verkauft worden sind.

In Betreff der ersteren stellt sich der Fall eines absoluten Total-Verlustes der Fracht als unbezweifelt dar, sobald das Schiff mit einer vollen Ladung am Bord zu Grunde gegangen, so daß sie beide für den Versicherten ohne Hoffnung verloren sind, und keine Möglichkeit einer Rettung da ist. Selbst wenn die Fracht der stipulirte Preis einer Chartepartie ist, und das Schiff einmal seinen Ankergrund verlassen und seine Reise angetreten hat, ohne auch nur einen Theil einer Ladung eingenommen zu haben, ist der Versicherer nicht minder verpflichtet. So ward es in England bei mehreren Gelegenheiten, namentlich unter andern in den Rechtsfällen von Thompson v^s. Taylor (9 Tenn. Rep. 478) und von Horncastle v^s Suart (7 East Rep. 400) entschieden.

Wo die Fracht eines mit Stückgut beladenen Schiffes, welche nur nach richtiger Ablieferung der Güter zahlbar wird, versichert worden ist, da darf der Versicherte, wenn auch keine volle Ladung am Bord gegangen ist, aber zur Einschiffung fertig lag und das Schiff in Bereitschaft war, dieselbe einzunehmen, Zahlung für einen Total-Verlust der Fracht fordern; ist aber nur ein Theil der bestimmten Ladung verschifft worden, war das Schiff zum Empfang der übrigen Theile nicht bereit und wäre mit jenen zu Grunde gegangen, so ist dies ebenfalls ein Total-Verlust, nicht der ganzen Fracht, sondern des Theiles, der den eingeschifften Theil der Ladung trifft. (Siehe Forbes v^s Cowie, 1 Campb. 520, auch Forbes v^s Aspinall. 13 East 323.)

Hängt der Fracht-Gewinn, unter den besonderen Bedingungen einer Chartepartie, von der Ankunft des Schiffs mit der ihm zugedachten Ladung an seinem Bestimmungshafen ab, und wird diese Ankunft durch Nehmung oder andere gebietende Umstände vereitelt, ehe dasselbe diese Ladung hat an Bord nehmen können, so ist dies in jeder Rücksicht ein absoluter Total-Verlust der Fracht. (Siehe Atty v^s Lindo, 1 Bos & Pull N. R. 796.)

Als Beispiel mag hier der Fall eines Schiffes gelten, das mit Stückgut beladen, nach einem Hafen oder mehreren derselben in der Ostsee bestimmt war, und wo Fracht nach Ablieferung der Güter in

einem der besagten Häfen bezahlt werden sollte. Das Gericht des „Washington Circuit Court's“ erkannte, daß die Nehmung, Confiscation und der Verkauf der Ladung im Löschungsplatze des Schiffes, in Folge des von Napoleon erlassenen Berliner-Decrets, unvermeidlich zu einem absoluten Total-Verlust der ausgehenden Fracht führte, obgleich das Schiff, welches ebenfalls confiscirt wurde, von dem Schiffer wieder eingekauft worden war, und endlich in seiner Heimath mit dem Gewinn einer Rückfracht wieder ankam. Wäre in diesem Falle Versicherung auf die Fracht der Heimreise des Schiffs, in Folge der Chartepartie, genommen worden, wären die in einem Hafen des Auslandes am Bord desselben verschifften Güter wieder herausgenommen und verkauft, und wäre es zuletzt in den Stand gesetzt worden, mittelst einer neuen, an Bord genommenen Ladung, eine Fracht zu gewinnen, so würde sich hier, der Police gemäß, kein Fall eines Total-Verlustes herausgestellt haben.

Nach demselben Grundsatze findet ein absoluter Total-Verlust der ganzen Fracht statt, wenn der Fracht-Gewinn, in Folge der Chartepartie, von der Vollendung der ganzen Reise aus und zu Haus abhängt, und das Schiff auf der Heimreise verloren geht; wenn aber die Hinreise von der Herreise getrennt, auf die Fracht der ersteren genommen worden ist, und das Schiff auf der letzteren verloren geht, so ist das kein absoluter Total-Verlust der ganzen Fracht. (Siehe Abbots on Shipping, p. 418. Edit. 6, auch Mackrell v^s Simond, 2 Chitty's, Rep. 660. Der letztgenannte Fall fand schon zu Lord Mansfield's Zeiten statt.)

Die zweite Categorie eines Total-Verlustes bezieht sich auf den Verkauf von Schiff und Ladung, oder des einen oder der andern, durch den Schiffer. Wo ein solcher Verkauf beider, Schiff und Ladung, unter Umständen gebietender und unvermeidlicher Nothwendigkeit stattgefunden hat, da kann der Versicherte der Fracht, auch ohne Abandon zu machen, Ersatz für einen absoluten Total-Verlust fordern; denn der Gewinn derselben ist ihm durch eben diese Umstände aus den Händen gerissen und unmöglich gemacht worden. Wo aber diese Nothwendigkeit sich nicht klar und unbedingt herausstellt, wo das Schiff hätte reparirt, oder die Ladung weiter gesandt werden können, dergestalt, daß demselben ein Fracht-Verdienst nicht hätte entgehen können, da scheint es nicht mehr als recht und billig, daß dem Rheder das Recht versagt werde, sich des Umstandes eines so unnöthigen und

demnach willkührlichen Verkaufs zu bedienen, um den Versicherer für einen Total-Verlust in Anspruch nehmen zu können, der nicht durch die in der Police stipulirten Gefahren, sondern durch seine oder des Schiffers, als seines Bevollmächtigten, unautho risirte Handlung, entstanden ist. Hier würde jedenfalls die gegebene und von dem Versicherer angenommene Notiz des Abandons erforderlich sein. Jedoch kann keine Notiz des Abandons per se dem Versicherten der Fracht, ein Recht verleihen, Ersatz für einen Total-Schaden zu fordern, wo der Verkauf seine eigene Rechtfertigung nicht mit sich bringt; nur wo der Versicherer die Notiz angenommen und in Gemäßheit derselben gehandelt hat, sind die Partheien gebunden; — also mit einem Worte: wo der Verkauf von Schiff und Ladung sich vollkommen rechtfertigen läßt, da kann die Notiz des Abandons an den Versicherer auf Fracht, zu nichts helfen; wo dies nicht der Fall sein kann, wird die Notiz völlig ineffectiv, woferne sie nicht angenommen worden und der Versicherer, in Gemäßheit derselben, seine Maßregeln getroffen hat. Ein Fall ad hoc ist der folgende:

Es war Versicherung auf die Fracht des Schiffes Defiance, für die Reise zu und von den Canarischen Inseln nach London genommen worden. Das Schiff, mit einer vollen Ladung an Bord, ging unter Segel, war aber in Folge erlittener Seeschäden gezwungen zurückzukommen. Die Ladung mußte Reparaturen wegen, gelöscht werden, und da ergab es sich, daß die Schäden der Art waren, daß das Schiff ohne sehr bedeutende Ausbesserungen, die dort in den Canarischen Inseln nicht gemacht werden konnten, seine Reise nicht fortsetzen konnte. Schiff und Ladung wurden demnach verkauft. Der Käufer des Schiffs hatte Mittel gefunden, demselben seine Seefähigkeit wieder zu geben, und brachte es mit einer halben Ladung zurück. Der Capitain, der theilweise Rheder des verkauften Schiffs und bei dieser Gelegenheit Kläger war, kaufte ein kleineres Schiff, womit er ebenfalls Güter nach London brachte, die aber nicht von der ursprünglichen Ladung herstammten. Als er seine Klage gegen die Versicherer anhängig machte, weigerten dieselben allen Ersatz unter dem Vorwande, daß von dem Abandon keine Notiz gegeben worden, sodann, daß keine Nothwendigkeit des Verkaufs da gewesen sei. Der Oberrichter Gibbs verwarf die erste Einwendung als unwesentlich, aber in Betreff der zweiten fand er es für nöthig, den Proceß noch einmal durchzugehen, um der Jury Gelegenheit zu geben zu entscheiden, ob unter den obwaltenden Umständen der Verkauf des Schiffes eine Maß-

regel gewesen wäre, die ein vorsichtiger Rheder, der keine Versicherung genommen hätte, ergriffen haben würde, oder ob er die Reparaturen unterlassen und das Schiff fortgeschickt hätte, um jedenfalls die Fracht zu verdienen. „Es däucht mir“ — sagte der Oberrichter — „der „Versicherte hätte so handeln müssen als ob er nicht versichert gewesen „wäre; und wenn ein Mann von gewöhnlicher Umsicht, der nicht „versichert war, die Reparaturen unternommen hätte, so hätte er sich „auch dazu entschließen sollen, und zwar zum Besten der Ver„sicherer, denn sonst würde er offenbar das Schiff habe verkaufen „lassen, um für den Fracht-Verlust die Versicherer verantwortlich „machen zu können.“ (Siehe Green vs Royal Exch. Ass. Co. 6 Taunt. Rep. 66 oder auch 1 Marshall's Rep. 447.) Aus diesem Falle erhellt deutlich genug, daß wenn Schiff und Ladung rechtmäßig verkauft worden wären, kein Abandon nöthig gewesen sein würde, und daß wenn sich dies nicht so verhalten haben sollte, der Versicherte auf Fracht keinen Anspruch an die Versicherer für einen Total-Schaden hätte machen können.

Ein abermaliger Beweis von der verschiedenen Richtung, welche die gesetzlichen Bestimmungen England's und der Vereinigten Staaten in Assekuranzfällen manchmal nehmen, ist der folgende: Wenn eine Ladung verderblicher Güter, an Bord eines auf Fracht gehenden Schiffes verladen worden ist, und Fracht darauf, den Conossementen zufolge, bezahlt werden soll, das Schiff aber im Verlauf der Reise, Reparaturen halber, nothwendigerweise löschen muß, und dieselbe dann so beschädigt gefunden wird, daß, um dem schnellen Fortschritt der Verwesung Einhalt thun zu können, der Schiffer sie verkaufen muß, weder Ablader noch sein Agent, noch Rheder bei dem Verkauf gegenwärtig waren, auch keine Kenntniß davon bis nach Vollendung desselben erhalten hätten, so ist, nach den in England bestehenden Regeln, keine Fracht auf die verkaufte Ladung zu bezahlen, der Versicherer aber zum Ersatz derselben verpflichtet, und nur in dem Falle, daß der Rheder unversichert geblieben wäre, würde sich die Sache anders herausstellen als in den Vereinigten Staaten. Denn hier, da der Fracht-Gewinn durch den rechtmäßigen Verkauf der Ladung zur Unmöglichkeit geworden ist, wird die Sache als ein absoluter totaler Verlust der Fracht angesehen und bezahlt. (Siehe in Phillip's, Vol. II p. 338, den Fall von Hurtin vs Union Ins. Comp. 1 Wash. Rep. 530.

Nichts jedoch als die entschiedene und absolute Unmöglichkeit der

Fortschaffung der Ladung, mit der wahrscheinlichen Aussicht ihrer Ankunft in ihrem Bestimmungshafen, ohne notable Veränderung ihres ursprünglichen Characters bestanden zu haben, kann den Schiffer berechtigen, dieselbe in einem Zwischenhafen zu verkaufen, oder dem Versicherten Recht zu einem Anspruch an den Versicherer, für Ersatz der verlorenen Fracht, verleihen.

Ein Schiff ward in Folge eines See-Schadens, nach seinem Abladungshafen zurückgetrieben und mußte seine Ladung löschen, von der, nach gehöriger Untersuchung, ein Theil in einem so beschädigten Zustande befunden ward, daß der Schiffer, nachdem die Reparaturen des Schiffes vollendet waren, dieselbe zu verkaufen sich entschloß, weil, wenn er ihn wieder eingeschifft hätte, die Entzündung des übrigen Theils unvermeidlich geworden, und hätte er gewartet bis es zu einer schiffbaren Condition wieder zurückgekehrt wäre, so würden die Kosten die daraus zu lösende Fracht überstiegen haben. Lord Tenterden entschied, daß der Versicherte keinen Total-Verlust der Fracht des so verkauften Theils der Ladung fordern könne. (Siehe Mordy v^s. Jones, 4 B. & Cr. 394.)

4) Imaginairen Gewinn auf Güter betreffend, ist es auch ohne besondere Erklärung leicht begreiflich, daß der Zweck der Versicherung kein anderer sein kann, als den Versicherer für irgend einen Unfall verantwortlich zu machen, der in Folge der durch die Police bezeichneten Gefahren, diesen Gewinn den Versicherten aus den Händen reißt. Wenn also durch die besagten Gefahren, der Ankunft dieser Güter ein unüberwindliches Hinderniß in den Weg gelegt wird, so findet ein Total-Verlust des erwarteten Gewinnes statt, und es erfordert keinen Abandon, um Ersatz dafür erhalten zu können. Denn da die mittelst des Abandons erfolgte Uebertragung der Güter, nothwendigerweise auch die Uebertragung des damit verknüpften Gewinnes in sich begreift, so würde ein separater Abandon ein Widerspruch sein — dieselbe Sache kann nicht, wie Benecke in seinem „Principles of Indemnity & p. 386 sagt, zu gleicher Zeit an zwei verschiedene Personen abandonirt werden. Die Regel also stellt es fest, daß der Total-Verlust der Güter auch der Total-Verlust des erwarteten Gewinnes nach sich zieht, und daß kein Abandon erforderlich ist, um Anspruch auf Ersatz machen zu können.

Mit Commissionen, oder wie es in Hamburg heißt, Provisionen, verhält es sich eben so; eine Versicherung der Commission bedingt nichts weiter, als daß der Versicherte durch die Gefahren der

See nicht verhindert werden soll, die von dem Verkauf der Güter erwartete Commission zu ernten, folglich sobald der Versicherte das Seinige gethan hat, um diese Commissionen zu erwerben, die Güter aber nie ankommen, so ist er berechtigt, Ersatz für einen Total-Verlust zu fordern; und da er auch durch einen Abandon nichts zu übertragen haben würde, so ist auch kein Abandon nöthig. (Siehe Phillips, Vol. II p. 368.)

Drittes Kapitel.

Regeln und Bedingnisse eines konstruktiven Total-Verlustes.

Es ist schon in der Einleitung zu diesem Abschnitt unseres Werkes gesagt worden, daß der ganze Unterschied des Abandons bei einem absoluten oder einem konstruktiven Total-Verluste darin besteht, daß bei dem ersteren die faktische Unmöglichkeit der Wiedererlangung oder Wiederherstellung des versicherten Gegenstandes zu irgend einem nützlichen Behuf herrscht, dagegen bei dem letzteren die Voraussetzung seines Vorhandenseins und die damit verknüpfte Möglichkeit seiner Rettung oder theilweisen Erhaltung nicht aus dem Auge verloren wird, so unwahrscheinlich diese auch erscheinen mag. In diesem letzteren Falle wird der Total-Verlust sich in der Gestalt eines wahrscheinlichen, jedoch nicht unvermeidlichen Uebels zeigen, und die Ankunft des versicherten Gegenstandes nach den Bedingungen der Police, wenn auch keine durchaus hoffnungslose doch eine höchst zweifelhafte bleiben. Lord Abinger's Worte exemplifiziren diesen Zustand am besten. „Eine Nehmung mag statt finden" — sagte er — „welche prima facie ein Total-Verlust wird, aber eine Wiedernehmung „kann ihr folgen, welche dem Versicherten sein Eigenthum zurückgiebt. „Es kann einen erzwungenen Aufenthalt geben, der entweder „bald aufhört oder auch so lange dauern mag, daß er die Unmöglich„keit, Schiff und Gut an ihrem Bestimmungsort zu bringen, nach sich „ziehen muß. Irgend ein anderer Unfall kann sich ereignen, der dem „Schiff seine Seetüchtigkeit rauben und keine Hoffnung einer „zweckdienlichen Reparatur lassen kann; oder wodurch die Güter „theilweise verloren gehen oder so beschädigt werden, daß sie

„die Kosten des Weitertransportes oder des gesundgeblie-
„benen Theiles, nach ihrem Bestimmungsorte nicht werth sind.“
(Siehe 3 Bingh. N. C. 286.) In allen Fällen eines constructiven Total-Verlustes, muß dem beabsichtigten Abandon die Notiz an den Versicherer vorangehen. Das Recht des Versicherten sodann Ersatz für einen Total-Verlust zu fordern, ist, wie wir schon bemerkt haben, erstlich durch die Lage der Dinge bedingt, zu der Zeit, als er seinen beabsichtigten Abandon anzeigt, zweitens durch die Lage der Dinge, als die Sache vor Gericht zur Klage kommt. Sind diese beiden Verhältnisse übereinstimmend, so macht sich des Versicherten Recht geltend.

Die nächste wichtige Frage wird dann die: welcher Art muß die vom Versicherten empfangene Nachricht sein, um die Anzeige des beabsichtigten Abandons zu erfordern? Diese Frage ist jedoch bald beantwortet: die Nachricht muß der Art sein, daß sie dem Versicherten die Wahrscheinlichkeit der Erhaltung des versicherten Gegenstandes raubt, und ihm nur die Hoffnung der Möglichkeit derselben läßt. Außerdem ist es schon gesagt worden, kann den Fall eines constructiven Total-Verlustes kein Schaden, mag er auch noch so groß sein, zulässig machen, der nicht die Vernichtung des versicherten Gegenstandes als wahrscheinlich voraussetzen läßt, keine Schwierigkeit des Versuchs, den Wiederbesitz desselben zu erlangen, der nicht des Versicherten Eigenthumsrecht, wenigstens augenblicklich aufhübe, und ihn demselben entfremdete. „Es giebt“ — erklärte Lord Ellenborough — „kein Grundsatz, der einen Abandon rechtfertigt, wofern sich nicht
„ein wirklich totaler, oder, zur Zeit des Abandons, ein im höchsten
„Grade wahrscheinlicher Total-Verlust herausstellt.“ (Siehe Anderson vs. Wallis, 2 Maule & Sel. 240.) Hat der Versicherte jedoch Zutrauen zu der erhaltenen Nachricht, in welcher Gestalt sie auch immer zu ihm gelangen möge, so ist er vollkommen gerechtfertigt, wenn er unmittelbar seinen beabsichtigten Abandon anzeigt, — er hat die Nachricht bona fide geglaubt, und folglich ist er berechtigt Notiz von seinem beabsichtigten Abandon zu geben. Daß, wenn die Nachricht falsch ist, oder auf eingebildeten oder misverstandenen Thatsachen beruht, jede Grundlage zum Abandon wegfällt, und daß nur die Wirklichkeit dieser Thatsachen ihm seine Wirkung sichert, ist ebenfalls in unserer Einleitung berührt worden. „Der Notiz eines unter falschen Umständen
„gemachten Abandons irgend welche Kraft zu verleihen“ — bemerkte Lord Ellenborough — „würde die Verantwortlichkeit des Ver-

„sicherers auf eine ungerechte Weise vermehren; es hieße ihn nicht für „einen wirklichen, sondern für einen vorausgesetzten Total-Verlust, „dessen vorübergehende Existenz aufgehört hat, verbindlich machen „wollen.“ (Siehe 10 East Rep. 341.)

Ueber diesen Punkt sind die Gesetze in Frankreich, so wie in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's in vollkommenem Einklang.

In den letzteren sind die Fälle zahlreich, in denen es entschieden ward, daß das Recht zum Abandon auf den Thatsachen beruhte, von denen der Versicherte Kenntniß hatte. An die Stelle dieser Entscheidungen aber ist jetzt der Grundsatz adoptirt worden, daß der Abandon nur durch die Facta gerechtfertigt werden kann, welche zur Zeit existirten, als er stattfand. „Das Recht der Partheien“ — sagte der Kanzler Kent — „kann nur durch den Thatbestand zur Zeit des „Abandons bestimmt werden.“ (Siehe Phillips, Vol. II p. 374.) Auch der Oberrichter Marshall drückte sich hierüber folgendermaßen aus: „Es scheint sich durchaus mit der Natur des Contractes, der „ein Entschädigungs-Contract ist, zu vertragen, daß der einzige rich„tige und sichere Maßstab zur Beurtheilung der Rechte der Partheien, „der wirkliche Verlust zur Zeit des Abandons sein muß. Wollte „man sich ausschließlich an die Natur der eingelaufenen Nachrichten „halten, so könnte eine Nehmung, welche kaum die Reise unterbreche, „sehr leicht, und würde sicherlich oft in einen totalen Verlust umge„wandelt werden, und die Streitigkeiten über den wahren Thatbestand „der erhaltenen Auskunft würden kein Ende nehmen.“ (Phillips, ibid.)

Die wirkliche Lage der Dinge, zur Zeit daß die Sache zur Klage kommt, entscheidet also in England über die Rechtmäßigkeit des Abandons, und in Betreff dieses letzteren Staates ist dies, ungeachtet der Zweifel Lord Eldons, endlich durch spätere Entscheidungen, außer alle Frage gestellt worden.

Hierin aber herrscht, wie schon angedeutet worden, zwischen England einer Seits, und Frankreich und den Vereinigten Staaten anderer Seits, eine Verschiedenheit der Ansichten.

Frankreich insbesondere betreffend, erklärt der Art. 385 des „Code de Commerce,“ daß kein Abandon als eine unwiderrufliche Uebertragung des Eigenthums gelten kann, wofern er nicht erstlich angenommen, zweitens für rechtsgültig erklärt worden ist. Boulay-Paty drückt sich hierüber folgendermaßen aus: „Die An„nahme des Abandons durch den Versicherer deckt alle Mängel der

„Bedingungen.“ (L'acceptation couvre le défaut des conditions.) „Das Urtheil des Gerichtes entscheidet, daß diese Bedingungen „vorhanden sind. Demnach gerathen die Versicherer nicht eher zum „Besitz der versicherten Sache, bis nicht die Annahme des angezeig„ten Abandons ihrer Seits erfolgt, und folglich der Versicherte von „allen gerichtlichen Proceduren frei ist, oder bis nicht der angezeigte „Abandon von den Gerichten für rechtsgültig anerkannt worden „ist. — Ist der angezeigte Abandon einmal angenommen oder für „rechtsgültig erklärt worden, so erlangt er, den Versicherern gegen„über, eine rückwirkende Kraft, denn sie werden von der Zeit, oder „von dem Augenblick an, wo der Abandon stattfindet, das heißt von „dem Tage des wirklich erfolgten Abandons an, und nicht von dem „Tage, wo man die erhaltenen Nachrichten angezeigt hatte, als „Eigenthümer der versicherten Gegenstände angesehen, indem sie sich, „dem Art. 378 des „Code de Commerce“ gemäß, das Recht vorbe„halten, den Abandon innerhalb der vom Gesetze vorgeschriebenen „Frist zu machen.“ (Siehe Boulay-Paty, Cours de Droit Comm. Marit. Tom. IV P. IV Tit. XI Sect. 7 p. 377.)

Das Französische Gesetz bestimmt demnach, erstlich, daß ein, auf richtiger Grundlage beruhender Abandon, unwiderruflich bleibt, mag er angenommen worden sein oder nicht, und zweitens, wenn er angenommen worden ist, daß er nicht aufgehoben werden kann, mag er auf richtiger Grundlage bernhen oder nicht.

In den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's herrscht dasselbe Gesetz. Die Thatsachen, worauf die Anzeige des beabsichtigten Abandons beruht, müssen ihn rechtfertigen, und wenn das der Fall ist, so ist die Regel, daß wo ein Abandon einmal auf rechtmäßige Weise gemacht worden ist, wie wir dies oben (S. 453) in den Worten des Richters Story bemerkt haben, da ist er definitiv und die daraus fließenden Rechte sind übertragen und können durch später eintretende Ereignisse nicht annullirt werden. Dieser Ansicht hat auch der Kanzler Kent seine Zustimmung gegeben.

Nach den Englischen Gesetzen aber ist es nur in denen Fällen, wo der Verlust, der aus einer der Gefahren entsteht wogegen Versicherung genommen wurde, aus der allernächsten, unmittelbarsten Veranlassung fließt, daß die Lehre vom construktiven Total-Verlust ihre Anwendung finden kann. Daher wird auch, zum Beispiel die Abweisung eines Schiffes von seinem Bestimmungshafen,

oder die in Folge eines Handelsverbots über die Maßen verspätete Ankunft desselben, oder ein, durch eine fremde Macht, deren Unterthan der Versicherte ist, gelegtes Embargo, — lauter Gefahren, wogegen die Englischen Policen in ihrer gewöhnlichen Form keinen Schutz gewähren — niemals als triftige Ursachen eines Abandons angesehen.

Desgleichen kann auch kein Verlust, der eine in der Police nicht bezeichnete Gefahr zur Quelle hat, ein Recht zum Abandon verleihen, wie z. B. in dem Fall, wo ein Schiff, das nur für Seegefahr versichert worden ist, durch Nehmung verloren geht.

Bei der Untersuchung der Regeln über die Anwendbarkeit dieser Lehre vom konstruktiven Total-Verluste, geräth man in ein Labyrinth von scheinbaren Widersprüchen, wo dem Forscher der Faden, der ihn herausleiten soll, nicht selten entschlüpft. Die Schwierigkeit rührt weniger von der Natur der einzelnen Fälle her, die das Recht zum Abandon verleihen, als von der Anwendung allgemeiner Grundsätze auf jeden besonderen Fall, dessen eigenthümliche Schattirungen ihn derselben entziehen zu wollen scheinen.

Es ist nicht unser Beruf, diese Frage in allen ihren Verzweigungen zu verfolgen, da sie für den gewöhnlichen Leser nicht dieselbe Wichtigkeit besitzt, welche sie in den Augen der Englischen oder Amerikanischen Rechtsgelehrten haben muß. Es ist aber unsere Pflicht, den Versuch einer Zusammenstellung der leitenden Grundsätze zu wagen, und aus dem voluminösen Catalog der betreffenden Rechtsfälle einige der wichtigsten, in ihrer Beziehung auf Schiffe, Waaren und Fracht auszuheben.

Die gewöhnlichsten Beweise eines konstruktiven Total-Verlustes bei Schiffen, lassen sich in den Kosten der Wiederherstellung der zerstörten oder verlorenen Schiffsgeräthschaften und der Reparaturen erlittener Schäden finden. Die Schwierigkeiten der Ausführung dieser Reparaturen, der Mangel der dazu nöthigen Materialien, und die Unmöglichkeit, sich in einem Hafen des Auslandes die zu ihrer Bestreitung erforderlichen Gelder zu einem billigen Zinsfuß zu verschaffen, sind meistens die zunächst liegenden Ursachen des Abandons eines Schiffes an dessen Versicherer. Hieraus hat sich in den Englischen Gerichten, hinsichtlich der Frage, ob es sich in den angeregten Fällen um einen Total-Verlust handele oder nicht, die folgende Regel gebildet: Wenn die Kosten der unternommenen Reparaturen den ganzen Werth eines Schiffes nach Vollendung derselben übersteigen sollten, so kann der Abanden, eines Total-Verlustes wegen, rechtmäßiger Weise stattfinden. Sodann erhält die Beantwortung der Frage: was

ein vernünftiger Mann thun würde, der unter gleichen Umständen unversichert wäre, ob er sein Schiff repariren lassen, und die Reise unter der Voraussicht aller ihm bevorstehenden Hindernisse fortsetzen, oder ob er die Unternehmung aufgeben und das Schiff verkaufen würde, eine besondere Wichtigkeit. Die Entscheidung der Jury über diesen Punkt ist immer maßgebend für die Verantwortlichkeit des Versicherers hinsichtlich eines Total-Verlustes.

Bei der außerordentlichen Verschiedenheit der Fälle, wo die Beweise nicht selten ex parte, und manchmal unvollständig sind, läßt es sich übrigens begreifen, daß die Anwendung dieser allgemeinen Regeln ihre eigenen Schwierigkeiten hat, und auf ungeahnte Phänomene stoßen kann, wie der sogleich vorkommende neuere Rechtsfall in England erweisen wird.

Man hat es bisher als eine entschiedene Sache angenommen, daß die ursprünglichen und unmittelbaren Ursachen eines construktiven Total-Verlustes, nur solche sein können, deren Gültigkeit der Versicherer anerkennt. Nun aber ereignet es sich manchmal, daß das gleichzeitige Zusammentreffen mehrerer Ursachen zu dem fraglichen Resultat geführt hat, und daß unter diesen vermischten Ursachen, es ihrer mehrere giebt, die auf die Verantwortlichkeit des Versicherers keinen Einfluß üben können, und womit er folglich nichts zu thun haben sollte. Ein Schiff kann die Dauer seiner Tragfähigkeit überlebt haben, es kann durch Alter so schwach geworden sein, daß es nicht länger, bei leichten Stürmen, die See halten und ihnen widerstehen kann; es kann von Ratzen durchbohrt, oder aus andern eigenthümlichen Fehlern, zum Sinken kommen. Alle diese Ursachen, die einen Total-Verlust zu Wege bringen können, gehören nicht zu den Gefahren, die der Versicherer übernimmt, und sollten die geleistete Versicherung eben so wenig anfechten, als ob er die Police gar nicht gezeichnet hätte. Und ist doch in einem großen Nachtheil! Denn sollte er sich weigern, der vorausgesetzten Untauglichkeit des Schiffes wegen, einen Total-Verlust zu bezahlen, so liegt ihm die Bürde des Beweises ob, der, wenn das Schiff ganz verloren geht, mit demselben verschwindet, und folglich unmöglich wird. Wollen wir annehmen, daß in Folge der vorhandenen Ursachen das Schiff gezwungen wäre einen Nothhafen aufzusuchen, und daß es dort, eines construktiven Total-Verlustes wegen, abandonirt würde, so könnte der Versicherer auf den vollkommenen Beweis der Ursache des Verlustes allerdings frei kommen; wenn es sich aber ergäbe, daß zwei, drei oder mehrere Ursachen vereint diesen construk-

iren Total-Verluſt des Schiffs erzeugt hätten, von denen einige dem Verſicherer zur Laſt fielen, andere aber nicht, ſo lieſſe es ſich logiſcher Weiſe folgern, daß ſein Verluſt ſich auf den Theil beſchränken müßte, deſſen Urſprung in den von ihm übernommenen Gefahren liegt; aber in der Praxis wird hierin keine Notiz genommen — das ganze Reſultat ſämmtlicher unter einander vermiſchten Urſachen fällt dem Verſicherer durch den Abandon zur Laſt, und der Verſicherte fordert und erhält Zahlung.

Der folgende, in dem „Court of Common Pleas“ kürzlich verhandelte Rechtsfall des Schiffes „Broxborneburv“ mag als Beweis dieſer gefährlichen Praxis dienen, welche dem Verſicherer eine ungerechte Bürde auferlegt.

Das Schiff „Broxborneburv“ war im Jahre 1812 gebaut worden. Im Jahre 1839 ward es in Auction von einem Schiffbauer gekauft und unter der Aufſicht und Leitung der Schiffs-Beſichtiger des „Lloyd's Shipping Register“ (ſiehe im erſten Bande dieſes Werkes S. 119 u. f.) einer tüchtigen und vollkommenen Reparatur übergeben. In 1841 kam daſſelbe von einer auswärtigen Reiſe nach England zurück, ward abermals beſichtigt und reparirt, und behielt ſeinen Platz in der Claſſe des „rothen Diphthongs“ (d. i. der Buchſtaben AE, die mit einem rothen Sternchen bezeichnet ſind) welche die dritte iſt. Während der folgenden Reiſe beſtand es einen heftigen Orkan und ward nach der Inſel Mauritius gebracht, wo es aber, nach abermaliger Unterſuchung, ſich ergab, daß des Schiffes Hinterſteven auf eine gefährliche Weiſe aus ſeinen Fugen geriſſen, der Bugſpriets-Balken geſprungen, das Oben-Werk ganz beſonders beſchädigt war, und das Schiff in ungewöhnlichem Maße leckte. Die Beſichtiger entdeckten auch offenbare Spuren der Verrottung am Ende der Balken, ſo daß, wenn ſie mit der Hand in die Luftlöcher fuhren, dieſelbe mit verrottetem Holze gefüllt herauskommen mußte. Einer der Beſichtiger hatte erklärt: „das Schiff ſei ſo verrottet wie eine alte Birne.“

Die Beſichtiger befahlen die kupferne Spikerhaut abzunehmen und die Reparaturen des Schiffes zu beginnen. Ehe aber damit ein Anfang gemacht ward, wurden die Koſten der Reparaturen von tüchtigen und erfahrenen Schiffsbaumeiſtern geſchätzt, und auf 40,000 Dollars oder etwa £ 8000 angeſchlagen. Hiezu wären die Bodmerei-Prämie und andere Unkoſten gekommen. Wegen der außerordentlichen Koſten dieſer Reparaturen, ward das Schiff condemnirt und ſtückweiſe aufgebrochen. Die Eigner deſſelben verlangten Zahlung

für einen Total-Verluſt, der Police gemäß. Die Verſicherer weigerten ſich, zugleich aber deponirten ſie im Gerichte 50 Procent von dem taxirten Werth des Schiffes, für volle Bezahlung aller Unkoſten und Reparaturen. Sie brachten Beweiſe, daß alle die in den Documenten angegebenen Schäden, wofür ſie verantwortlich ſein dürften, in der Inſel Mauritius für £ 2000, und in England für eine geringere Summe hätten reparirt werden können. Die Police enthielt eine beſondere Clauſel, in Folge deren die Seefähigkeit des Schiffes beim Anfang ſeiner Reiſe von den Verſicherten anerkannt war, und die Beklagten ſuchten auch die Thatſache dieſer Seefähigkeit keineswegs zu entkräften. Der Richter, in ſeiner Anrede an die Jury, erklärte derſelben, daß die Seefähigkeit des Schiffes zu der Zeit, wo es den Orkan beſtand, anerkannte Sache war, daß, dem Geſetze gemäß, in allen Fällen, wo die Reparaturen eines Schiffes, nach ihrer Vollendung, ſich höher betrügen als deſſen Werth, dies einem Total-Verluſt gleich käme, und daß ſie ihren Ausſpruch zu Gunſten der Kläger abgeben müßten. Auf Seiten der Beklagten fand ſich der Beweis, daß des Schiffes Werth geringer als der Betrag jener Reparatur geweſen ſein würde, — die Jury entſchied alſo für die Kläger.

Ueber dieſen Fall bemerkt der Verfaſſer eines trefflichen Aufſatzes, dem wir denſelben entlehnt haben*): daß die beſondere Clauſel der Police, wodurch die Seetüchtigkeit des Schiffes im Beginn der Reiſe anerkannt ward, keinen Einfluß auf die allgemeine Entſcheidung übte, nicht nur weil von dem Beklagten ſelbſt kein Verſuch gemacht ward, in Folge derſelben ein günſtiges Urtheil zu erhalten, ſondern weil ſie überhaupt dem Verſicherer nicht zum Nachtheil gereichte und kein Recht verleihen konnte, gegen ihn eine Forderung geltend zu machen, die man gegen andere Verſicherer nicht hätte erheben können, und die ihm eine Verantwortlichkeit für erbliche Fehler und innerlichen Verderb aufbürdete, die erſt dann entdeckt wurden, als man zur Unterſuchung der Seeſchäden ſchritt, wofür er ſich verantwortlich erklärt hatte. Erlittene Seeſchäden ausbeſſern, ſo daß das Schiff genau zu dem Zuſtande zurückkehren kann, in welchem es ſich vor dem Orkan befand, iſt eine Sache — denſelben einen vollkommen geſunden, dichten und

*) Im Januar-Hefte des „Assurance Magazine“ 1851. Der Artikel heißt: „On the Doctrine of Constructive Loss“ und iſt von Manley-Hopkins, einem der im Engliſchen Lloyds angeſtellten Dispacheurs geſchrieben.

seetüchtigen Zustand wiedergeben, ist eine andere. Bei der ersten Procedur geht der Versicherer seinen Verpflichtungen nicht aus dem Wege, sondern giebt für die Verlüste, zu deren Entschädigung er sich anheischig gemacht hat, vollkommenen Ersatz; bei der zweiten würde er viel weiter gehen müssen — er würde das Schiff in einen besseren und mehr effectiven Zustand versetzen, als derjenige sein konnte, der ihm vorangegangen war; er würde dasselbe wieder neu aufbauen, eine durch den Zahn der Zeit zerstörte Condition wieder herstellen, und dem Veteranschiffe, das dreißig Jahre lang den Ocean in allen Richtungen durchsegelt hatte, seine Jugendfrische und Stärke wieder geben müssen.

Es ist möglich, daß die genannte, oder selbst eine größere Summe in Port Louis nöthig gewesen wäre, um in das Schiff neue Hauptstücke setzen zu lassen, demselben einen neuen kupfernen Boden und überhaupt die vollständige Reparatur zu geben, die erforderlich gewesen sein mochte, um es in jeder Rücksicht für vollkommen seetüchtig erklären zu können. Hier liegt der schwierige Punkt nicht: die eigentliche Frage ist: bis zu welchem Belauf ist der Versicherer in dieser Summe interessirt? — und ferner: wie weit erstreckt sich seine Verantwortlichkeit, wenn der Alternative des Verkaufs des Schiffes in seinem vormaligen Zustande, der Vorzug über die andere, einer großen und kostspieligen Reparatur, gegeben worden wäre? Dies ist unberücksichtigt geblieben, hätte aber, wenn es geschehen wäre, der Aufstellung eines richtigeren Princips hinsichtlich eines constructiven Total-Verlustes den Weg bahnen können.

Die folgende Stelle aus der im Amerikanischen Rechtsfalle von Peel vs The Merchant's Insur. Company, vom Richter Story gegebenen Begründung seines Urtheils, wirft vielleicht das hellste Licht auf die Umstände, welche dem Versicherten eines Schiffes das Recht zum Abandon verleihen. Seine Worte waren die folgenden: „Man „ist darüber eins geworden, daß das Recht zum Abandon in allen „Fällen existirt, wo eine gewaltsame Besitzentziehung (dispossession) „oder Entfremdung der Eigner des Schiffes, wie in dem Falle einer „Nehmung stattfindet; — wo irgend ein Zwang oder Aufenthalt „existirt, welche dem Rheder den freien Gebrauch seines Schiffes aus „der Hand nehmen, wie in Fällen von Embargoes, Blockaden oder „Arresten; — wo ein Total-Verlust des physischen Besitzes und Ge„brauchs eines Schiffes vorfällt, wie in Fällen einer Submersion; „— wo ein totaler Verlust des Schiffs für die Reise sich ereignet, „wie im Falle eines Schiffbruchs, so daß das Schiff nicht in dem

„Hafen reparirt werden kann, in welchem das Unglück stattfindet; — „wo der Schaden so bedeutend ist, daß das Schiff dadurch unbrauch„bar wird, und wo die Reparaturen seinen Werth übersteigen wür„den.“ (Siehe in Phillips, Vol. 2 p. 253, auch in 3 Masons, Rep. 27.)

Also erstlich in Bezug auf Schiffe: sobald der Versicherte die Nachricht erhält, daß sein Schiff genommen ist, so hat er ein unbedingtes Recht zu der Anzeige seines beabsichtigten Abandons; und in Folge derselben genießt er auch des Rechtes, Zahlung für einen Total-Verlust zu fordern, in so fern als die Nehmung und der dadurch verursachte Total-Verlust fortdauern, bis zu der Zeit, wo er seine Klage anhängig macht. (Siehe den schon citirten Fall von Hamilton v^s Mendes, 2 Burr. 1212.)

Wenn jedoch, bevor die Klage anhängig gemacht wird, das Schiff wieder genommen und seinen Rhedern oder Eignern entweder in einem unbeschädigten, oder nur theilweise beschädigten Zustande zurückgegeben wird, so kann der Versicherte nicht auf die effective Wirkung seines Abandons und auf sein Recht zum Schadenersatz für einen Total-Verlust bestehen, selbst wenn der Total-Verlust zur Zeit, als er seinen Abandon machte, ein unbezweifelter gewesen wäre. Wir erinnern hiebei an die oben (S. 453) citirten und von Lord Ellenborough in dem Rechtsfall von Mc. Iver v^s Henderson ausgesprochenen Worte.

Als Beleg dieser Regel mag hier der Rechtsfall von Bainbridge v^s Neilson (in 10 East, 329) dienen, der später zu so manchen Controversen unter den ersten Englischen Autoritäten geführt hat. Man hatte Versicherung für die Heimreise eines Schiffs von Jamaica nach Liverpool auf Casco und Fracht ausgeführt. Das Schiff ward am 21. September genommen, aber am 25 September wiedergenommen. Der Versicherte, der am 30 September nur die Nachricht von der Nehmung aber nicht von der Wiedernehmung erhalten hatte, gab die erforderliche Notiz seines beabsichtigten Abandons, die der Versicherer aber nicht annahm. Später, ehe es noch zur Klage kam, ward das Schiff dem Versicherten, in einem Irländischen Hafen, wohin man es gebracht hatte, zurückgegeben und in seinen Besitz gebracht. Nach dem Anfang, aber vor der Entwickelung des Prozesses vor Gericht, kam das Schiff in Liverpool an und verdiente seine Fracht. Beschädigung hatten weder Schiff noch Ladung erlitten, aber die Rettungskosten für das Schiff beliefen sich auf ungefähr 15 Procent

von der versicherten Summe, und auf 13 Procent von der Fracht. Lord Ellenborough und das gesammte Gericht des Gerichtshofes der „King's Bench“ entschieden in Gemäßheit der oben angeführten Grundsätze, daß der Versicherte nur zum Ersatz für einen Havarie-Schaden berechtigt sein konnte.

Obgleich aber aus der bloßen Nehmung, wenn sie auch prima facie als ein totaler Verlust betrachtet werden muß, nicht nothwendigerweise ein solcher daraus entsteht, so folgt es auch nicht, daß die Wiedernehmung und Zurückgabe des Schiffs vor dem Beginn der Klage, in allen Fällen einem totalen Verlust im Wege stehe, wenn das Schiff nach der Wiedernehmung in die Hände seines Eigners zurückkehrt, und zu der Zeit, wo Klage gebracht wird, in einem solchen Zustande verbleibt, daß der Versicherte, selbst wenn er auch keine Anzeige von einem beabsichtigten Abandon gemacht hätte, in dem Augenblicke berechtigt gewesen wäre, diesen Abandon zu machen. Er kann dann seine Forderung für einen Total-Verlust geltend machen, ungeachtet des Vorhandenseins der bloßen Hülle des Schiffs. In allen Streitfällen über diesen Punkt, die zu der Zeit Lord Mansfield's stattfanden, beruhten die Entscheidungen, die hauptsächlich von ihm oder unter seiner Autorität ausgingen, auf dem Umstande, ob durch die eingetretenen Widerwärtigkeiten ein Verlust der Reise entstanden war oder nicht. Denn wenn dies der Fall wäre, so würde das Recht zum Abandon, jenen Ansichten zufolge, keinem Zweifel unterworfen gewesen sein. Obgleich nun selbst zur Zeit Lord Mansfield's (in dem Falle von Fitzgerald v^s^ Pole) aus dem Appel-Gerichtshofe der „King's Bench,“ („Court of Errors“ genannt) die Entscheidung hervorging, daß in allen Policen auf das Schiff, welche nicht Wett-Policen wären, **die Versicherung nicht auf die Reise**, sondern auf das Schiff für die Reise valedire, so fuhr Lord Mansfield, dieser bestimmten Erklärung ungeachtet, dennoch fort, eine entgegengesetzte Theorie geltend zu machen. „In allen Fällen „eines Verlustes dieser Art“ — hatte der Oberrichter Willes, der dieses Erkenntniß abgab, bemerkt: — „kann die Frage niemals die „sein: welchen Schaden hat der Versicherte durch die Unterbrechung „der Reise erlitten? sondern sie muß so lauten: welchen Schaden hat „das Schiff erlitten?

Es geschah erst im Jahre 1810, in dem Gerichtshofe der „Common Pleas“ und in dem Rechtsfalle von Parsons v^s^ Scott (siehe 2 Taunt. Rep. 363) daß die entgegengesetzte Doctrine ihren gebüh-

renden Rang erhielt und der irrigen Anſicht Lord Mansfield's ein Ende machte. Der Fall war dieſer: Verſicherung war auf Casco genommen worden, für die Reiſe eines Schiffes von Plymouth nach Oporto und St. Ubes, um dort eine Ladung Salz einzunehmen und dann nach London zurück zu kehren. Während das Schiff in Oporto war, und ehe daſſelbe noch ſeine Reiſe nach St. Ubes antreten konnte, wurde es vom Marſhall Soult, an der Spitze der Franzöſiſchen Armee, genommen, jedoch von dem Schiffer unter Bezahlung von 3000 Dollars und mit der Bedingung ranzionirt, daß es als ein Cartel-Schiff in Ballaſt, aber mit einer Anzahl Engliſcher Gefangenen an Bord, nach England abgehen und von dort mit einer gleichen Anzahl Franzöſiſcher Kriegsgefangenen zurückkehren und ſich unter die Obhut des Marſhalls ſtellen ſollte. Das Schiff, welches am 29 März 1809 genommen worden war, ſegelte, in Folge dieſes Contractes, am 19 April und kam am 13 Mai in Plymouth an. Der Eigner, dem die Nehmung aber nicht die Freilaſſung des Schiffs bekannt war, gab am 1 Mai die erforderliche Nötiz vom Abandon, und forderte das Schiff von dem Capitain. Dieſer aber weigerte ſich daſſelbe zurückzugeben, woferne man ihm nicht die bezahlten 3000 Dollars wieder geben wollte. Dies ſchlug der Kläger ab, und das Schiff blieb in den Händen des Capitains als der Prozeß anfing. Die Jury ſprach ſich zu Gunſten des Klägers aus, und erkannte ſein Recht zum Erſatz eines Total-Verluſtes. Als man darauf die Ungültigkeit des Urtheils beantragte, weil das Schiff nicht verloren gegangen, ſondern beſtimmt war nach Portugal zu gehen und von dort zurück zu kehren, ein Zweck den es erreicht hatte, wurde die Sache noch zweimal gerichtlich verhandelt. Endlich entſchied das Gericht, daß hier kein Total-Verluſt ſtattfinden könne, „weil," ſagte es, „daſſelbe aufgehalten „worden, jetzt aber in aller Sicherheit vorhanden war." — Vier Jahre ſpäter ward in dem Rechtsfalle von Falkner v^s Ritchie, eine ähnliche Entſcheidung durch Lord Ellenborough abgegeben, der zugleich erklärte, daß das vom Oberrichter Willes, in dem Falle von Pole v^s Fitzgerald abgegebene Urtheil, ſo viel geſunden Menſchenverſtand enthielte, daß man die größten Dienſte leiſten würde, wenn man darauf zurückkäme, um den Verſtand überhaupt von dergleichen Allgemeinheiten zu ſäubern. (To purify the mind from these generalities.)

Von dieſem Augenblick an iſt es zur feſten Regel gediehen, daß der Verluſt der Reiſe nichts mit dem Verluſt des Schiffes

gemein habe; daß aber der Versicherte auf das Schiff nie Ersatz für einen Total-Verlust erhalten kann, woferne das Schiff, zu der Zeit wo er seine Klage bringt, nicht durchaus für ihn verloren ist, wie z. B. durch Nehmung oder Aufenthalt, der bis zu dem Anfang des Prozesses fortdauert, oder wo es ihm in einem solchen Zustande zurückgegeben wird, daß der Versuch, dasselbe zu irgend einem Behuf brauchbar zu machen, mehr kosten würde als es werth sein mag. (Siehe den Fall von Naylor v^s Taylor, in Danson Lloyd's Rep. p. 248—254.)

Auch in den Vereinigten Staaten ist die Richtigkeit dieser Regel anerkannt worden, und dieselbe zur Anwendung gekommen. Gerichtliche Entscheidungen haben es dort mehrfacher Weise bestimmt, daß, um zu irgend einem Abandon berechtigt werden zu können, ein constructiver Total-Verlust des versicherten Gegenstandes da sein muß, und daß der Verlust der Reise, durch die Plünderung oder Vernichtung der Ladung, oder durch den nothwendigen Aufenthalt des Schiffs, Behufs unvermeidlicher Reparaturen, nicht ein und dasselbe mit dem Verlust des Schiffes sei. „Der Versicherer auf Casco" — erklärte einst der Oberrichter Tilghman in Philadelphia — hat „nichts mit der Ladung gemein. Er übernimmt die Verpflichtung, „daß das Schiff zur Vollbringung der Reise fähig sei, und daß er „für jeden Schaden, den dasselbe im Verlauf derselben erleiden mag, „verantwortlich bleiben will. Er übernimmt aber keineswegs, daß es „die beabsichtigte Reise vollenden werde, denn die Ladung kann „verloren gehen oder irgend ein Zufall stattfinden, welche es unnöthig „machen dürften, daß sie vollendet werde." (Siehe Ritchie v^s Unit. Ins. Comp., 5 Serg. & Rawle 501, und auch Phillip's, Band 2 p. 255.)

In dem Falle einer Versicherung auf Casco und Ladung, von New-York nach Gibraltar, war das Schiff von den Spaniern genommen und nach Algeziras gebracht worden. Hier hielt der Supercargo es für nöthig, die Ladung zu verkaufen, wozu er durch das dortige Handelsgericht berechtigt ward. In Betreff des Rechtes, unter diesen Umständen Abandon zu machen, bemerkte der Richter Washington: „Was die Ladung betrifft, so ist die Reise gewaltsamerweise beendigt „worden, und die Versicherer darauf, so wie auf die Fracht, müssen „dafür haften, aber damit hat der Versicherer auf Casco nichts zu „thun. Das Schiff ward nicht einen Augenblick aufgehalten um condemnirt zu werden. Wäre die Ladung unmittelbar gelandet worden,

„so stand der Abreise des Schiffes kein Hinderniß im Wege, es war „in vollkommener Sicherheit und frei von allen Gefahren, gegen die „man Versicherung genommen hatte.“ (Siehe Hurtin v^s. Phoenix Ins. Comp., in Condy's Marshall 601 und 1 Wash. 400.)

Aber wenn auch der bloße Verlust der Reise, unverbunden mit anderen Umständen, nicht hinreicht, um einen constructiven Total-Verlust des Schiffes zu begründen, so ist es anderer Seits auch unbezweifelt, daß die bloße Zurückgabe der Hülle des Schiffes, ehe Klage gebracht wird, nicht hinreicht, um per se eine rechtmäßig gemachte Anzeige des Abandons ungültig zu machen, und einen totalen Verlust zu einem Havarie-Schaden umzuwandeln. „Es leuchtet aus „keinem Falle hervor“ — sagte Lord Mansfield — „daß die „bloße Restitution der Hülle des Schiffes, einen Total-Schaden ver„hindern kann.“ — „Das Schiff“ — sagte der Richter Bayley bei einer andern Gelegenheit — „muß nach erfolgter Wiedernehmung sich „in esse in dem Lande seines Rheders oder Eigenthümers befinden, „und zwar in solchen Umständen, daß er, wenn es ihm so gefällt, „dasselbe in Besitz nehmen, und daß man vernünftiger Weise erwarten „kann, er werde dies auch thun.“ (Siehe, den ersten Fall betreffend, den Rechtsfall von Milles v^s. Fletcher, in Dougl. Rep. 232, und den letztern von Houldsworth v^s. Wise, 7 B. & Cr. 799.)

Ein merkwürdiger, hierauf bezüglicher Fall ist der folgende: Ein Schiff, welches für die Reise von Belfast nach einem der Häfen der Britischen Besitzungen in Nord-Amerika und von dort zurück versichert war, erlitt solchen Schaden, durch Stürme und faules Wetter, daß die Mannschaft, um ihr Leben zu retten, sich entschloß dasselbe zu verlassen und an Bord eines anderen Schiffes zu gehen. Sobald der Kläger Nachricht von diesem Umstande erhalten hatte, gab er Notiz von seinem beabsichtigten Abandon. Am Tage, nachdem das Schiff von seiner Mannschaft verlassen wurde, ward dasselbe auf hoher See von einem dritten Schiffe angetroffen, dessen Capitain einige Matrosen an Bord setzte, denen es gelang, dasselbe in salvo nach New-York zu bringen. Bei seiner Ankunft ward es hier von dem Britischen Consul in Besitz genommen, und in Folge seiner Erlaubniß, aber ohne deshalb vom Versicherten irgend welche Autorität zu besitzen, von den dortigen Agenten des Englischen Lloyds reparirt, wozu diese das erforderliche Geld auf Bodmerei nahmen. Das Schiff, nachdem es eine vollkommene Reparatur bestanden hatte, ward nach Liverpool gebracht, wo es vor Anfang der gerichtlich begonnenen

Klage ankam. Dort aber ward es augenblicklich von dem Bodmerei-Geber in Beschlag genommen, der £ 1200 zu fordern hatte, und es war anderweitig £ 850 für die Kosten einer ferneren Reparatur schuldig, die in dem Flusse Mersey, gerade bevor es Liverpool erreichte, stattgefunden hatte und auf diese Summe geschätzt ward. Die beiden Summen zusammen, überstiegen den versicherten Werth des Schiffes. Unter diesen Umständen entschied das Gericht, daß der Verlust, der durch die Verlassung des Schiffes von seiner Mannschaft, einmal ein totaler gewesen war, wovon der Versicherte die nöthige Abandon-Anzeige gemacht hatte, durch später erfolgte Eventualitäten, welche dem Versicherten keinen Vortheil brachten, nicht in einen partiellen- oder Havarieschaden umgewandelt werden konnte. (Holdsworth v^s Wise, 7 B. & Cr. 794.)

Was in diesem Falle nicht unbeachtet bleiben darf, das ist der Umstand, daß die Reparaturen in der Fremde, zu deren Bestreitung man Geld auf Bodmerei genommen hatte, von Fremden, ohne Autorität des Versicherers, besorgt worden waren. Wären sie seinen Instructionen gemäß, oder von dem Schiffer, als sein Agent in einem fremden Hafen, unternommen worden, so würde das Factum der Ankunft des Schiffes, wie es scheint, ihn der Möglichkeit beraubt haben, Ersatz für einen Total-Schaden fordern zu können, obgleich der Werth des ihm als Rheder zurückgegebenen Schiffes, nicht hingereicht haben würde, den Belauf des Bodmerei-Briefes und anderer Unkosten zu decken.

Wenn zu irgend einer Zeit, während der Dauer des Risico's, der Rheder nicht die Herrschaft über das Schiff als sein unbedingtes Eigenthum, durch Nehmung, Confiscation, willkührliches Verlassen der Mannschaft oder Eventualitäten ähnlicher Art, durchaus verloren hat, so besitzt er kein natürliches Recht zum Abandon, und kann noch weniger Ersatz für einen Total-Verlust fordern. Er muß diesem seinem Eigenthum, durch einen der gedachten Zufälle völlig entfremdet worden sein, ehe sein Abandon eine gesetzmäßige und zeitgemäße Maßregel werden kann. Der folgende Fall dient diesem Grundsatze zur Erläuterung.

Das Haus Townshend und White in New-York hatte für eigene Rechnung Versicherung auf das Schiff William, für eine Reise von Hull nach New-York, nehmen lassen. Das Schiff ward in Folge außerordentlich stürmischen Wetters leck, dermaßen, daß die Mannschaft seit mehreren Tagen durch außerordentliche An-

strengung beim Pumpen erschöpft, dasselbe zuletzt verließ, als das einzige Mittel ihr Leben zu retten, und von dem Brickschiff Hyder Ali, welches im Sturme zu ihrer Hülfe herbei geeilt war, an Bord genommen wurde. Zu gleicher Zeit erboten sich acht Matrosen von der Mannschaft des Hyder Ali, trotz der drohenden Lebensgefahr, sich an Bord des sinkenden Schiffs William zu begeben, in der Hoffnung, dasselbe dennoch nach seinem Bestimmungshafen bringen und das Bergegeld verdienen zu können. Das Schiff Hyder Ali, mit der Mannschaft des Schiffs William am Bord, kam glücklich in New-York an. Hierauf schrieben Townshend und White sogleich an ihre Agenten in England, und gaben ihnen den Auftrag, ihre Notiz vom Abandon den Versicherern vorzulegen, diese aber wollten dieselbe nicht annehmen, und wiesen sie zurück. Mittlerweile, und nur zwei Tage nach der Ankunft des Schiffs Hyder Ali in New-York, war das Schiff William von den acht Matrosen des Hyder Ali's nach Newport (einem etwa zwei hundert Meilen weiter gelegenen Hafen des Staates Rhode-Island) gebracht worden, und dort, unter völliger Kenntniß des Umstandes abseiten Townshend und White's, die jedoch keinen Schritt thaten, um die Procedur zu verhindern, zur Bezahlung des Bergelohn's verkauft. Dieses absorbirte ungefähr zwei Drittheile der Summe, die aus dem Verkauf gelöst ward. Als die Sache zur Klage kam, entschied das Gericht, daß der Versicherte nicht auf die Rechtsgültigkeit der Notiz seines Abandons, und endlich nicht auf Ersatz für einen Total-Verlust würde bestehen können, und zwar erstlich, weil für den Versicherer das Schiff nie total verloren und sein Eigenthumsrecht nie aus seiner Hand entschlüpft gewesen wäre, denn die acht Matrosen, die sich als Berger angeboten hatten, müßten als seine Agenten betrachtet werden, und sie hätten das Schiff unmittelbar in Besitz genommen, als die Mannschaft es verlassen hatte; zweitens wäre das Schiff, nach erhaltener Notiz des Abandons, an Townshend und White in einem solchen Zustande zurückgegeben worden, daß sie, hätten sie Lust dazu gehabt, dasselbe wieder in ihren Besitz hätten nehmen können; sie wären folglich nicht berechtigt Ersatz für einen Total-Verlust zu fordern, weil sie den Bergern erlaubt hätten, zu einem Verkauf zu schreiten, der unnöthig war, und den nichts rechtfertigen konnte. (Siehe Thorneley v^s Hebson, 2 B. & Ald. 513.)

Das Recht, auf Ersatz für einen Total-Verlust zu bestehen, hängt in allen Fällen von dem Zustande ab, in dem sich das Schiff in dem

Augenblick befindet, als es in Folge des angezeigten Abandons und der eingereichten Klage, zu gerichtlichen Verhandlungen darüber kommt. Unter dieser Bedingung ist es keinem Zweifel unterworfen, daß An- und Aufhaltung oder ein Embargo, durch feindliche, oder freundschaftlich gesinnte Regierungen, ein prima facie Recht zum Abandon in allen Fällen verleihen können, in denen eine große Wahrscheinlichkeit herrscht, daß der Verlust den der Rheder durch die Beraubung seines Eigenthumsrechtes am Schiffe erleidet, von langer, jedenfalls von ungewisser Dauer sein wird. (Siehe Green vs Young, 2 Ld. Reym. 240.)

Daß wo der Arrest oder die Anhaltung von kurzer Dauer sind, kein Abandon stattfinden kann, ist selbstverständlich.

In Frankreich, wie man ersehen haben wird, muß der Versicherte, in Fällen einer Anhaltung durch fremde Macht, innerhalb dreier Tage nach erhaltener Nachricht, dieselbe seinem Versicherer anzeigen, der Abandon der angehaltenen Waaren aber kann erst nach der, im Artikel 387 des „Code de Commerce“ stipulirten Frist stattfinden. Benecke, in seinem: „Principles of Indemnity &c.“ p. 349, und nach ihm, Arnould in seinem zweiten Bande p. 1078, haben sich hier geirrt, da sie beide, statt der Anhaltung das Wort: Nehmung gebrauchen, und im Widerspruch mit dem Texte, die Fristen von dem Tage der Anhaltung oder des Embargo's rechnen, da der Artikel dieses letzteren gar nicht erwähnt.

Das Sardinische Handelsgesetzbuch, welches die Stelle der Genueser Gebräuche jetzt einnimmt, ist hinsichtlich des Abandons, ganz gleichlautend mit dem Französischen. In dem Spanischen Handelsgesetzbuche ist nichts über die Zeit der Andeutung des Abandons gesagt, desgleichen schweigen das Holländische „Wetboek van Koophandel“ und der Portugiesische „Codigo Commercial“ über diesen Punkt, der Abandon selbst aber kann nur nach denen, in diesen verschiedenen Gesetzbüchern stipulirten Fristen geschehen. In Preußen kann der Versicherte seinen Abandon alsogleich machen, wenn ein Total-Schade höchst wahrscheinlich ist, und dies gehörig erwiesen werden kann. In England ist keine Zeit stipulirt. Sobald aber der Versicherte erfährt, daß sein Schiff durch ein Embargo aufgehalten ist, so kann er die Anzeige seines beabsichtigten Abandons machen, welche natürlich in diesem Falle wie in allen andern, der Möglichkeit unterworfen ist, daß sie durch die Wiedererstattung oder Zurückgabe des Schiffes vor Anfang der gerichtlichen Klage, alles Gewicht verliert.

Ob und in wie fern, in Fällen der Nehmung, Anhaltung und Confiscation, der Wiedereinkauf des Schiffes durch den Schiffer, dem Rechte des Versicherten, Schaden-Ersatz für einen Total-Verlust fordern zu können, Abbruch thut oder nicht, ist eine Frage, die bisher keine bestimmte Erledigung gefunden hat. Doch scheint sich in England die Meinung dahin zu neigen, daß wenn der Eigenthümer oder Rheder nie durch irgend eine gesetzmäßige Condemnation seines Eigenthum-Rechtes beraubt gewesen, und das Schiff, nachdem es auf gesetzliche Weise durch den bona fide handelnden Schiffer, rechtmäßig, zum Besten des Rheders, wieder eingekauft worden ist, dermaßen, daß er, wenn es ihm so gefällt, dasselbe gegen Wiedererstattung des Rückkaufgeldes und der zur Reparatur verwandten Kosten, in Besitz nehmen und darüber verfügen kann, so kann ihm seine Weigerung, diesen Zustand der Dinge zu benutzen, nie das Recht verschaffen, Ersatz für einen Total-Verlust zu verlangen, jedenfalls nicht in Fällen, wo keine Anzeige eines beabsichtigten Abandons, der Vorläufer dieser Forderung gewesen ist, und wie es scheint selbst dann nicht, wenn eine solche Notiz gegeben worden ist.

In dem Falle von Mr Masters v^s Schoolbred, (siehe 1 Esp. 238) wo ein Schiff nach einer illegalen Condemnation durch den Französischen Consul in einem neutralen Hafen, von dem Schiffer für Rechnung der Rheder eingekauft und zurück nach England gebracht, ehe es, in der desfalls anhängig gemachten Klage zum Proceß kam, und wo auf die Gültigkeit des Abandons bestanden und Ersatz für einen Total-Verlust gefordert ward, entschied das Gericht, daß da eine gesetzlose Confiscation stattgefunden und der Schiffer das Schiff denjenigen abgekauft hatte, die kein Recht zur Condemnation desselben besaßen, so wären die Versicherten berechtigt, dasselbe gegen Zahlung der vorgefallenen Kosten in Besitz zu nehmen, und daß alles, was sie von den Versicherern fordern könnten, sich auf Erstattung eben dieser Kosten beschränken müßte.

In den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's hat es in Betreff der Wirkung eines solchen Wiedereinkaufs auf die Rechte der Partheien, wo vor dem Verkauf die Notiz des Abandons den Versicherern zugekommen war, vielfache Fälle gegeben; aber in allen scheint es ausgemachte Sache gewesen zu sein, daß der Schiffer, bis zur gegebenen Notiz des Abandons, bei einem solchen Wiedereinkauf, als der Agent und Repräsentant der Rheder, nach erfolgter Notiz aber, als der ausschließliche Agent der Versicherer angesehen werden

muß. Phillips, in seinem zweiten Bande, giebt S. 429 bis 449 viele auf diese Frage bezügliche Fälle. Unter diesen zeichnet sich der folgende, als Bestätigung dieser Regel, besonders aus.

Eine in New-York versicherte Ladung ward von einem Französischen Kaper genommen, nach Malaga gebracht, und dort von einer Consular-Autorität als gute Prise condemnirt. Sobald die Versicherten in New-York hievon in Kenntniß gesetzt wurden, machten sie ihren Abandon, und die Versicherer bezahlten den Total-Verlust. Während der Zeit, wo der Prozeß vor dem Consular-Gericht in Malaga anhängig war, wurde die vom Seewasser beschädigte Ladung verkauft, da sie, wäre sie an Bord geblieben, einer progressiven Verschlechterung ausgesetzt war. Eine merkantilische Firma in Malaga kaufte sie, auf Ersuchen des Capitains, für Rechnung und zum Nutzen der Versicherten und derer „die es angehen mochte," wobei sich dieselbe als Agenten für die Versicherten betrachtete, die sie für irgend einen Schaden bei dem späteren Verkauf derselben, als verantwortlich angesehen haben würden. Dieser aber ergab ungefähr doppelt so viel als man dafür bezahlt hatte, und der besagten Firma, als Agenten, verblieben demnach vierzehn oder funfzehn tausend Dollars in Händen, welche entweder den Versicherten oder den Versicherern angehören mußten. Der Kanzler Kent äußerte sich im Namen der Mehrheit der Richter folgendermaßen über die Sachlage: „Die Ver„sicherten machen ihren Abandon, und die Versicherer nehmen ihn an „und zahlen. Sie treten demnach in alle Rechte der Versicherten ein, „und dies, namentlich in Betreff der von ihren Agenten im Aus„lande getroffenen Maßregeln. Die Kaufleute in Malaga handelten, „dem Namen nach, als Agenten für die Versicherten, aber in der „Wirklichkeit waren sie die Agenten derer, die definitiver Weise ein „Eigenthumsrecht an dem Gegenstande der Versicherung besaßen. Man „darf die Sache nicht ansehen, als ob bei dem für die Versicherten „gemachten Ankäufe, dieselben als Fremde auftreten könnten. Der „Ankauf für ihre Rechnung geschah, weil sie ein Interesse in der „Sache besaßen, zur Verminderung ihres Verlustes. Die Gesetze, „den Abandon betreffend, sprechen sich in diesem Falle mit Gerech„tigkeit und mit gesunder Politik aus, indem sie dem Versicherer „das Resultat früher gegebener Instructionen und aller von den Agen„ten getroffenen Maßregeln zuschreiben. Der Versicherer war nicht „gebunden, woferne es ihm nicht so gefiel den Ankauf in Malaga als „für seine Rechnung anzunehmen; eben so wenig war es der Ver-

„ſicherte. Der Agent machte ihn auf ſeine eigene Gefahr aufmerkſam. „Man darf folglich nicht befürchten, daß dieſe Lehre Verſicherer in gefähr„liche merkantiliſche Unternehmungen verwickeln dürfte. Wenn nach der „Nehmung und erfolgter Condemnation der Eigenthümer ſein genom„menes Schiff wieder bekommt oder ſonſt zu ſeinem Beſitz gelangt, ſo „kann der Verſicherer ſich in keine andere Lage befinden, als wenn es vor „der Condemnation wieder genommen und zurückgegeben worden wäre. „Er muß den Verluſt tragen, und kann für mehr nicht verantwort„lich ſein. Nach der Condemnation beſteht eine Veränderung, ſo daß „ein unbedingtes Recht dazu von dem Captor an eine dritte Perſon „übertragen werden kann, dies aber geht weder Verſicherte noch Ver„ſicherer in dem Grade an, daß der erſtere daraus ſich für berechtigt „halten könnte der Käufer zu werden; wird er es, und beſteht er „dennoch darauf, von ſeinem Verſicherer Entſchädigung für einen „Total-Verluſt zu fordern, ſo muß er ihm auch alle Vortheile des „Ankaufs abtreten. Dieſe Regel iſt von der größten Wichtigkeit, um „Unterſchleif zu vermeiden.“

Nur zwei der Richter hatten eine abweichende Anſicht von der Sache, die Majorität des Gerichts entſchied aber nach dem Sinne Kent's, und ſprach den Vortheil des Ankaufs den Verſicherern zu. (Siehe United Ins. Co. v^s Robinson, 2 Caines p. 280.)

Außer den Fällen, wo ein Schiffbruch die völlige Auflöſung des Schiffes und ſeiner Beſtandtheile herbeiführt und ſomit einen abſoluten Total-Verluſt unzweifelhaft macht, giebt es ihrer manche, wo ein conſtruktiver Total-Verluſt mit gutem Recht angenommen werden darf, wenn nämlich die völlige Wiederherſtellung des geſtrandeten Schiffes, als Schiff, unmöglich wird, oder die Reparatur mehr koſten würde, als deſſen Werth, nach Vollendung derſelben rechtfertigen kann. Was hiebei als Maßſtab gelten ſoll, hat in England eine Zeit lang nicht geringe Schwierigkeiten veranlaßt, doch iſt man endlich über folgende Punkte eins geworden.

Erſtlich darf man unbedingt den Fall eines conſtruktiven Total-Verluſtes annehmen, wenn das Schiff durch die Gefahren der See ſo beſchädigt wird, daß es ſeine Reiſe ohne bedeutende Reparaturen nicht fortſetzen oder überhaupt die See nicht halten kann, und ſich an einem Orte befindet, wo dieſe Reparaturen nicht ſtattfinden können, entweder aus Mangel an Materialien, oder aus Mangel der dazu erforderlichen Geld- oder Credit-Mittel, welche trotz aller von dem Schiffer gemachten Verſuche, derſelbe ſich nicht zu verſchaffen gewußt.

Zweitens tritt derselbe Fall ein, wenn das Schiff in Folge der nämlichen Gefahren an das Ufer geworfen oder sonst in eine so gefährliche Lage versetzt und dadurch so unbrauchbar wird, daß ein vorsichtiger Rheder, wäre er nicht versichert und befände er sich an Ort und Stelle, nach bestem Wissen und Gewissen, und unter den bestehenden Umständen vorziehen würde, dasselbe zu Gelde zu machen, anstatt den Versuch einer Reparatur zu wagen, entweder, weil keine vernünftige Wahrscheinlichkeit da ist, daß man es mit einigem Erfolg aus seiner kritischen Lage würde ziehen können, oder weil die Kosten aller Reparaturen, die nöthig sein dürften, um demselben eine gewisse Seetüchtigkeit wieder geben zu können, seinen Werth nach vollendeter Reparatur übersteigen würden.

Das Gesetz, unter den besagten Umständen, verleiht dem Schiffer allen Interessenten gegenüber die Macht, das Beste zu thun, folglich auch das Schiff zu verkaufen, oder sonst wie, darüber zu verfügen. Nun hat es sich oft ereignet, daß wenn der Schiffer Gebrauch von der ihm verliehenen Autorität gemacht hat, der Versicherte seinen beabsichtigten Abandon zu einer und derselben Zeit anzeigte, wo ihm, mit der Nachricht des Unglücks, auch die Nachricht vom erzwungenen Verkauf zugekommen war. In diesem Falle hat sich die Frage, ob die Umstände wirklich den Gedanken eines präsumtiven Total-Verlustes rechtfertigen konnten, um den Punkt gedreht, ob unter den bewandten Umständen die unvermeidliche Nothwendigkeit des Verkaufs durch den Schiffer, sich faktisch herausstellte oder nicht, weil dann über den konstruktiven Total-Verlust kein Zweifel herrschen konnte. Hierbei jedoch darf es nicht aus den Augen gelassen werden, daß es nicht das bloße Factum des stattgefundenen Verkaufs durch den Schiffer sein kann, der das Recht zum Abandon verleiht, sondern der Zustand, in welchen das Schiff durch die Gefahren der See versetzt wird, der die Nothwendigkeit des Verkaufs herbeiführt. Die bloße Thatsache des Verkaufs, ohne Bezug auf den Zustand des Schiffs, der ihn erheischte, kann dem Versicherten nimmer ein Recht zum Abandon verleihen. — „Verlust durch „einen Verkauf“ — sagte einst der Richter Bailey — „ist etwas, „das die Gesetze des Assekuranz-Wesens nicht anerkennen;“ und Phillips drückt sich sehr zweckmäßig aus, wenn er bemerkt: „der Ver„sicherte macht seinen Abandon nicht, weil der Verkauf ihm das Recht „dazu verliehen hat, sondern weil die Begebenheiten, welche zu einem

„Verkauf die Veranlassung gaben, die Quelle eines totalen Verlustes „für ihn geworden sind.“ (Siehe Phillips, Vol. II p. 296.)

Ein constructiver Total-Verlust, und das damit verbundene Recht zum Abandon, können nicht bezweifelt werden, sobald die Untauglichkeit des Schiffes zur Fortsetzung seiner Reise vollkommen erwiesen ist, mag das Schiff verkauft worden sein oder nicht, ehe Notiz von dem Abandon gegeben wird.

Valin sagt, daß der Versicherte ein unzubezweifelndes Recht besitzt, den Fall als „fortune de mer“ zu betrachten, wenn dort, wo das Schiff gestrandet ist, oder in dessen unmittelbarer Nachbarschaft, weder die Materialien noch die Arbeiter zu den erforderlichen Reparaturen zu haben, oder, falls sie zu haben sind, wenn der Schiffer auf keine Weise das nöthige Geld zur Bezahlung derselben auftreiben kann. (Siehe Valin's Comment. sur l'ordonn. de la marine Vol. II p. 345. 347. ed. 1828.)

Hiemit stimmt auch Boulay-Paty (siehe Vol. IV seines Cours de Droit Comm. Mar. p. 278) überein, nur, setzt er hinzu, muß der Schiffer diese Unmöglichkeit vollständig beweisen können.

Der Oberrichter Tindal bemerkte bei einem Falle dieser Art (siehe Somes v^s Sugrue, 4 C. & P. 283) folgendes: „Wenn dem „Schiffer alle Mittel fehlen, die Reparaturen dort machen zu lassen, „wo der Schaden stattgefunden, oder wenn er sich an einem Orte befindet, wo sie erzwungen werden können, wo er aber das dazu nöthige Geld auf keine Weise ermitteln kann, so ist er vollkommen gerechtfertigt, wenn er das Schiff verkauft, da ihm nichts anders zu „thun übrig bleibt.“

Der bloße Umstand, daß die Kosten der Reparaturen und die Bodmerei-Prämie unverhältnißmäßig hoch an dem Orte sind, wo die Strandung erfolgt ist, giebt aber dem Versicherten kein Recht zum Abandon, und zu der Forderung des Ersatzes für einen Total-Schaden. Nur der allerklarste Beweis, daß die Kosten der Reparaturen, welche dem Schiffe seine Seetüchtigkeit wieder geben sollen, den Werth des so reparirten Schiffes übersteigen, kann ihn dazu berechtigen. Geschieht es durch die Schuld der Correspondenten oder Agenten des Versicherten, daß der Schiffer ohne Mittel bleibt, die Reparaturen vorzunehmen, so ist der Versicherer, nach Englischen Gesetzen, nicht verantwortlich. (Siehe Somes v^s Sugrue, 4 C. & P. 474.) Hier ist ein Beispiel dieser Regel.

Ein Westindienfahrer, der für die Reise von London nach St.

Thomas verſichert war, ſtieß gerade vor Eingang in ſeinen Beſtimmungshafen auf verborgene Klippen und Felſen, wurde ab- und in denſelben eingebracht, aber in einem ſo beſchädigten Zuſtande, daß er nicht mit Sicherheit wieder in See gehen, und eine andere Reiſe unternehmen konnte, ohne aufgelegt und reparirt zu werden. Es mangelte in St. Thomas nicht an den Mitteln zu dieſen Reparaturen, aber in Folge der Nachläſſigkeit der dort reſidirenden Agenten des Rheders und der Sorgloſigkeit der localen Autoritäten, welche, nach zweimaliger oberflächlicher Beſichtigung, das Schiff zweimal condemnirten, wurden dieſelben nicht unternommen, und der Schiffer, der daſſelbe vergebens als ein Ganzes zu verkaufen verſucht hatte, ohne Liebhaber dazu zu finden, und beordert worden war, daſſelbe aus dem Hafen zu nehmen, ließ es zuletzt aufbrechen, und als Feuermaterial verkaufen. Nach dieſem Zeugniß bemerkte Lord Tenterden an die Jury, daß wenn das Schiff hätte reparirt werden, dies aber in Folge der Nachläſſigkeit der Agenten des Verſicherten unterblieben wäre, ſo könnte der Kläger unmöglich Erſatz für einen Total-Schaden fordern. Die Jury erklärte demnach, daß nur ein Havarie-Schaden ſtattgefunden habe, und da es ſich nicht erweiſen laſſen konnte, wie hoch ſich dieſer belaufen mochte, ſo gab ſie dem Kläger Recht, und erkannte ihm nominalen Schaden-Erſatz zu. (Siehe Tanner vs Bennett, Ry. & Mood 1182.)

In einem Falle, wo der Verſicherte Erſatz für einen Total-Schaden verlangte, weil das verſicherte Schiff untergegangen war, und ſich unter Waſſer befand, von ihm ſelbſt aber, ſo wie es lag, verkauft worden war, anſtatt aufgehault und reparirt zu werden, bemerkte der beſagte Lord Tenterden, nachdem er der Jury erklärt hatte, daß der Vorfall einem Total-Verluſte gleich käme, folgendes: „Die beſonderen Umſtände dieſes Falles müſſen gerade dieſe Wirkung „haben, wenn zur Zeit des Verkaufs die Maßregel nach dem beſten „und geſundeſten Ermeſſen, ſich als die zweckmäßigſte und nützlichſte „für alle Betheiligten herausſtellen ſoll. Es iſt nicht genug, daß „der Eigenthümer bei dieſem Verfahren ehrlich gehandelt habe, und „unter allen Umſtänden das Beſte zu thun vermeinte: die Verſicherer „ſind nicht verantwortlich, wenn er hiebei kein richtiges Urtheil bewieſen hätte, das heißt, das beſte und geſündeſte Urtheil, das „man damals unter den beſtehenden Umſtänden, an den Tag „hätte legen können. Nicht weniger als dies kann meines Erachtens

„nach den Total-Verlust constatiren, so lange das Schiff noch existirt.“ (Siehe 1 Mood & Rol. 54.)

Die Regel in den Vereinigten Staaten ist die nämliche. In dem Rechtsfalle des Schiffs Sarah Ann (siehe 2 Summer 215 und Phillips, Vol. II p. 317) bemerkte der Richter Story: „Wenn „die Umstände sich so gestalten, daß ein Schiffs-Rheder von gewöhn„licher Klugheit und Vorsicht, unter dem Sporn der Gelegenheit den „Auftrag zum Verkauf in der festen Ueberzeugung gegeben hätte, daß „das gestrandete Schiff gar nicht von der Gefahr befreit wer„den könnte, oder zum mindesten nicht ohne die Gefahr „einer Kosten-Auslage zu laufen, die mit dessen Werth „gar nicht in Verhältniß stand, so ist der Verkauf durch den „Schiffer vollkommen gerechtfertigt.“

Zwischen dem, was in dieser Hinsicht in England und in den Vereinigten Staaten Gesetz und Gebrauch ist, herrscht dieser Unterschied, daß in Amerika der Total-Verlust anerkannt wird, wenn die Kosten der Reparaturen die Hälfte des Werthes des reparirten Schiffes übersteigen, dagegen in England nur in dem Falle, wo sie mehr als den ganzen Werth des so reparirten Schiffes betragen.

Wenn ein unter solchen Umständen verkauftes Schiff von dem Käufer wieder in schiffbaren Zustand versetzt wird und eine Reise unternehmen kann, so übt dies auf das Recht zum Verkauf nicht den mindesten Einfluß aus. — Ein Schiff ward durch die Heftigkeit des eintretenden Monsoon's von seinem Ankerplatz auf der Rhede von Madras gerissen und in die See getrieben, nachher aber nach Cuddalore in einem so beschädigten Zustand gebracht, daß es, ohne das Leben der Mannschaft auf das Spiel zu setzen und ohne eine Reparatur zu vollenden, die nach gehöriger Schätzung den Werth desselben, die Kosten der Reparatur mit einbegriffen, weit übertroffen haben würde, seine Reise nicht hätte fortsetzen können. In Folge dieser Umstände verkaufte der Schiffer dasselbe für Rechnung der Versicherer. Nach dem Verkauf wurde es in Cuddalore binnen zwei Monaten so weit reparirt, daß es eine Ladung nach Calcutta bringen konnte. Der Versicherte forderte Ersatz für einen Total-Verlust, und unter der Anleitung Lord Tenterdens sprach die Jury ihm denselben zum Vollen zu. (Siehe Robertson v. Carruthers, 2 Stark, 571. Vom Abandon war keine Notiz gegeben worden.)

Wie in allen den genannten Fällen und ähnlichen die Kosten der Reparaturen zu schätzen bleiben, ist eine nicht leicht zu lösende Aufgabe. In dem erwähnten Falle von „Somes v. Sugrue“ bedeutete

Lord Tindal der Jury, „daß hiebei kein blinder Wurf gemacht „oder loser Maßstab angewandt werden könne, kein Zweifel oder Un„gewißheit erlaubt sei, ob die Kosten den Werth wirklich überstiegen „haben würden oder nicht, der Ueberschuß derselben über den wahren „Werth muß so außerordentlich und so überragend sein, daß ein ver„nünftiger Mann keinen Augenblick Bedenken über die Zweckmäßig„keit des Verkaufs unter den bestehenden Umständen tragen würde.“ (Siehe 4 C. & P. 283.) In diesem Falle erklärte sich die Jury zu Gunsten der Beklagten, aber das Gericht wies den Ausspruch derselben zurück, aus dem Grunde, daß er im Widerspruche mit den abgelegten Zeugnissen wäre, und verordnete eine neue Anhörung der Frage.

Ist irgend eine vernünftige Wahrscheinlichkeit da, daß der Schiffer durch die ihm zu Gebote stehenden Mittel, das gestrandete Schiff wieder abbringen, und, der vorgefallenen Schäden ungeachtet, demselben in so weit seine Seefähigkeit wieder geben kann, daß es eine Reise wird unternehmen können, so ist es ihm nicht erlaubt, durch einen Verkauf, das was nur ein Havarie-Schaden sein würde, zu einem Total-Schaden zu machen. Ein Schiff war im Verlauf seiner Reise durch eine heftige Strömung auf die sogenannten „Distelklippen“ (Thistle Rocks, nach den Englischen Seekarten), etwa acht und zwanzig Meilen von Gothenburg ab, getrieben worden. Die Felsen drangen durch den Boden des Schiffs, so daß die Mannschaft, um ihr Leben zu retten, dasselbe zu verlassen für gut fand. Der Capitain berathschlagte sich in Gothenburg mit verschiedenen Personen, unter denen sich auch der Agent des Englischen Lloyds befand, und sie waren einstimmig der Meinung, daß das Schiff ganz und gar zum Wrack geworden, und daß der Schiffer nichts besseres thun könne, als dasselbe, so wie es lag, zu verkaufen. Am 4 October, sechs Tage nach dem Vorfall, ward es also für eine kleine Summe verkauft. Zwei Tage vor dem Verkauf, am 2 October, war das Schiff von den Distelklippen abgekommen, und war auf der Insel Torno, zwischen zwei Felsen, auf den Grund gerathen. Aus dieser Lage hatte der Steuermann mit ungefähr zwanzig Mann von der Schiffs-Equipage und mit Anker und Kabeltau versehen, den Tag vor dem Verkauf, sechs Stunden lang, den Versuch gemacht es abzubringen, aber ohne Erfolg. Dem Käufer des Schiffes aber gelang es nach fünf Tagen, dasselbe frei zu machen, und in andern vier Tagen, mit wenigen Kosten nach Gothenburg zu bringen. Er ließ es hierauf völlig repariren — die Kosten beliefen sich auf £ 750. Das Schiff, nach

vollendeter Reparatur, ward auf £ 1200 geschätzt. Nachdem alle diese Umstände erwiesen wurden, wendete sich der Richter Bayley an die Jury mit den Worten: „Wenn der Capitain durch die ihm „zu Gebote stehenden Mittel den Versuch hätte machen wollen, das „Schiff zu retten, in der völlig natürlichen Hoffnung ihm den Cha„racter eines brauchbaren Fahrzeuges wieder geben zu „können, so war er verpflichtet, diese Mittel zum Besten der Ver„sicherer anzuwenden, und es konnte ihm also nicht erlaubt sein, dar„aus einen Total-Schaden zu machen.“ Die Jury entschied sich zu Gunsten der Beklagten (der Versicherer) und der Richter weigerte sich dem Antrag der Kläger, welche auf Revision dieses Urtheils angetragen hatten, zu willfahren. (Siehe Gardner v^s Salvador, 1 Mood & Rob. 116.)

In den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's gilt dieselbe Lehre. „In dem Falle eines Verkaufs von Schiff und Ladung „durch den Capitain“ — sagte der Richter Story — „kann derselbe „nur durch die dringendste Nothwendigkeit gerechtfertigt werden, und wenn „eine solche Nothwendigkeit zu der Zeit und an Ort und Stelle „wirklich existirt, so bedünkt mich, daß der Schiffer völlig gerecht„fertigt sein wird, wenn auch spätere Ereignisse erweisen sollten, daß „man eine andere Bahn hätte einschlagen können, und dies mit einem „guten Erfolg.“ (Siehe Phillips Vol. II p. 315.)

Diese Regel würde offenbar in dem vorher citirten Falle von Gardner v^s Salvador bei Seite gesetzt worden sein, hätte sich die Nothwendigkeit des Verkaufs auf eine unbezweifelte Weise geltend gemacht, der Beweis vom Gegentheil aber lag auf eine zu handgreifliche Art vor Augen, als daß man nicht hätte glauben müssen, der Capitain habe die ganze Sache auf die leichte Achsel genommen, und nicht einmal den Versuch gewagt, der den Käufern, wie man sieht, durch Ausdauer gelungen war.

Was heut zu Tage als unabänderliche Regel in England gilt, leuchtet aus einem neueren Erkenntniß des Oberrichters Tindal hervor: „Wa“ — sagte er — „der Schaden, den das Schiff durch die „Gefahren der See erlitten hat, so groß ist, daß der Rheder dem„selben die Reparaturen nicht geben kann, die erforderlich sein wür„den, um es in den Stand zu setzen seine Reise zu vollenden, aus„genommen mit einem Aufwand von Kosten, die den Werth des „Schiffs übersteigen würden, da ist er zu dieser Auslage nicht ver„pflichtet, sondern es steht ihm frei, seinen Abandon zu machen, und

den Verlust als einen Total-Schaden zu betrachten." (Siehe 6. M. & Gr. 810.)

In Betreff der Auslegung dieser Regel ereignen sich einige wichtige Fragen, nämlich folgende: 1) welcher Art müssen die Reparaturen sein, die den Werth des Schiffs übersteigen? 2) wie gelangt man zu einer richtigen Schätzung der dadurch erzeugten Kosten? und 3) wie läßt sich der Werth des Schiffes bestimmen, mit dem diese Kosten verglichen werden müssen, um das Resultat zu erhalten, daß der Verlust in diesem Falle construktiver Weise ein totaler sein würde? Wir beantworten diese drei Fragen der Reihe nach.

Also erstlich, die Art der Reparaturen betreffend, erheischt der Gebrauch in England, nichts weiter, als daß das Schiff seine Seefähigkeit wieder erlange, so daß es in Ballast oder mit irgend einer Ladung fahren und seinen Bestimmungshafen erreichen könne; es ist nicht nöthig, daß es dieselbe Ladung sei, die es zuerst eingenommen hatte, wie es sich in dem Rechtsfalle von Reid vs. Irwing (siehe 10 East 143) ergab, wo Lord Ellenborough fand, daß das Schiff überhaupt nicht für seeuntüchtig, sondern nur für unfähig erklärt wurde, dieselbe Ladung nach seinem Bestimmungshafen zu bringen. In einem anderen Falle hatte Lord Tenterden erklärt, daß die Versicherer nur gegen den Verlust des Schiffs, nicht gegen den Verlust der Reise versichert hätten (siehe Doyle vs. Dallas, 10 East. 143), und daß also der bloße Verlust der Reise nicht hinreiche, um einen constructiven Total-Verlust des Schiffs voraussetzen zu können. Diese Trennung der Interessen des Rheders von denen des Abladers, ist, wie man bemerken wird, ganz und gar zu Gunsten der Versicherer auf Casco.

Die Beantwortung der zweiten Frage, hinsichtlich der Schätzung der Reparaturkosten, wird durch die in England und in den Vereinigten Staaten erhobenen und damit verknüpften Nebenfragen etwas erschwert.

In England, wo die Reparaturkosten den ganzen Werth des reparirten Schiffes übersteigen müssen, um einen Abandon, und unter besonderen Umständen einen Verkauf rechtfertigen zu können, gilt es fast allgemein als Regel, daß die Kosten der Reparaturen unter Berücksichtigung aller Umstände, der Zeit und des Ortes, wo das Unglück stattfand, berechnet werden müssen, mit einem Worte, die Lösung der Frage dreht sich um den einfachen Punkt, was es gekostet haben würde, um das Schiff dort repariren zu

können, wo es liegt. So war z. B. ein Holländisches Schiff auf die Goodwin-Sandbänke (Goodwin Sands) in der Nordsee gestrandet, und nachher nach London gebracht worden, wo es sich ergab, daß weil es ein fremdes Schiff war, nicht so viel daraus gelöst werden konnte, als die Reparaturen in England kosten durften, noch in Holland für so viel als die dortigen Reparaturen erfordern möchten, weil in Folge des Handelsgebrauches in Holland, den dortigen Handels-Gesellschaften die Anwendung aller einmal gestrandeten Schiffe untersagt war. Der Jury ward es demnach von dem Gericht anempfohlen, bei dem Vergleich des Werthes des reparirten Schiffes mit den Kosten der Reparaturen, alle diese Umstände mit in Anschlag zu bringen.

Wenn ein Schiff an dem Orte, wo das Unglück stattgefunden, theilweise reparirt wird, und dann, in seinem Bestimmungshafen, in einem, zu fernerem Gebrauch, völlig unfähigen Zustande ankommt, so daß die Kosten der im Auslande theilweise unternommenen Reparaturen, mit Zuschlag der ferneren Kosten in der Heimath, um es wieder in seefähigen Zustand zu versetzen, den Preis der daselbst (in der Heimath), nach vollendeter Reparatur daraus gelöst werden könnte, überstiegen, so würde sich hier ganz unbezweifelt der Fall eines constructiven Total-Verlustes herausstellen. Dies ward in den Vereinigten Staaten so entschieden, wo, wie der Leser weiß, die vereinten Kosten beider Reparaturen, die Hälfte des Werthes übersteigen müssen, um einen Abandon möglich zu machen. In dem Amerikanischen Rechtsfalle von Center v^s Amer. Insur. Comp. (siehe Cowen, 561) hatte ein Schiff, welches für die Reise von New-Orleans nach Havre versichert war, sich zurück nach New-Orleans begeben müssen, weil seine kupferne Spikerhaut abgerissen worden war. Nun aber war in New-Orleans kein Kupfer zu haben um diese dem Schiffe wiedergeben zu können. Das Schiff aber ward durch eine hölzerne Spikerhaut von gehöriger Dicke, um nachher den kupfernen Boden aufnehmen zu können, wieder seetüchtig gemacht, obgleich man aus Mangel an kupfernen Nägeln, eiserne gebrauchen mußte. So kam das Schiff in Havre an, wo Anstalten zur Ersetzung der kupfernen Spikerhaut und kupferner Nägel getroffen wurden, um die Reparaturen vollenden zu können. Eine Schätzung des Gesammtbelaufs, der auf diese Weise gemachten Reparaturen, konnte allein den richtigen Maßstab an die Hand geben, um zu bestimmen, ob der Schaden den das Schiff er-

litten hatte, groß genug war, um den Abandon zu berechtigen. (Siehe Amer. Ins. Comp. v^s Center 4 Wend. 45.)

Die Kosten der Abbringung eines gestrandeten Schiffes müssen nothwendigerweise, bei Schätzung der Kosten der Reparaturen, mit in Anschlag gebracht werden. Die Schätzung der Total-Auslage, um das Schiff völlig wieder herzustellen und seetüchtig zu machen, muß nach dem Vorbilde der Art und Weise geschehen, die ein vorsichtiger Rheder, der keine Versicherung genommen hatte, genau berechnen würde, ehe er sich entschlösse, das Schiff repariren oder verkaufen zu lassen, und es ist diese Total-Auslage, welche der gewöhnliche Ausdruck: »die Kosten der Reparatur,« in sich begreift.

Man hat in den Vereinigten Staaten die Frage aufgeworfen, ob bei der Schätzung der wahrscheinlichen Kosten einer Reparatur, ein Drittheil für den Unterschied zwischen neu und alt abgezogen werden müsse, aber die Ansicht des Richters Story bestätigt durch den Ausspruch des Ober-Gerichtshofs der Vereinigten Staaten, (Supreme Court of the Un. States) hat dagegen entschieden, und es ist demnach zur Regel gediehen, daß dies nicht stattfinden könne.

Eine andere Frage dieser Art ist nicht allein in den Vereinigten Staaten, sondern kürzlich auch in England zur Sprache gekommen, diese nämlich, ob in Fällen eines alten und baufälligen Schiffes, die Juries bei der Schätzung der wahrscheinlichen Kosten der Reparaturen, Behufs der Ermittelung des Factums, daß sie den Werth des Schiffs nach vollendeter Reparatur, übersteigen würden, darauf angewiesen werden sollen, die Kosten aller Reparaturen, welche den baufälligen Zustand des Schiffs zweckmäßig, jedoch nicht durchaus nothwendig machen dürfte, von ihren Berechnungen auszuschließen: In dieser Hinsicht hat sich in den Vereinigten Staaten die Meinung festgestellt, und es ist in England als Gesetz angenommen worden, daß wenn die Nothwendigkeit der Reparaturen sich aus den Gefahren ergiebt, die man durch die Versicherung gedeckt hatte, und wenn es erwiesen werden kann, daß das Schiff beim Beginn seiner Reise die erforderliche Seefähigkeit besessen habe, so sei kein Beruf da, der Jury anzuempfehlen, die Kosten dieser Reparaturen auszuschließen, obgleich, hätte der Unfall, der die Ursache des Verlustes geworden ist, nicht stattgefunden, die schad- und fehlerhaften Schiffstheile stark genug gewesen sein würden, um für die beabsichtigte Reise auszureichen.

In den Vereinigten Staaten ist es zuletzt, wie in England, Gesetz geworden, daß wenn ein Schiff als seefähig für die vorhabende

Reise erachtet wurde, und wenn im Verlauf derselben, Reparaturen in Folge der bestandenen Gefahren der See nothwendig geworden sind, die größere, durch den baufälligen Zustand des Schiffes veranlaßte Auslage, keineswegs bei der Berechnung der Kosten im Vergleich mit dem Werthe desselben, wenn reparirt, mit in Anschlag zu bringen sei. Es versteht sich jedoch, wenn das Schiff so reparirt werden kann, daß es die See zu halten fähig ist, und dies mit einem geringeren Kosten-Aufwande geschehen kann, als der, wozu sich der Werth desselben, nach vollendeter Reparatur belaufen mag, so steht es dem Versicherten nicht frei, seinen Abandon bloß deswegen zu machen, weil die Kosten einer vollkommenen Reparatur größer sein würden, als dessen Werth. Auch ist es in den Vereinigten Staaten als Regel anerkannt, daß der Versicherte auf Caseo, bei der Berechnung, ob dasselbe der Reparatur werth sein mag, kein Recht besitzt, zu dem Belauf desselben, den Belauf seines Beitrags zur Havarie grosse, für den Werth und die Fracht geworfener Güter, mit in Anschlag zu bringen.

Die dritte Frage betrifft den Werth des Schiffs, mit welchem die Kosten der Reparaturen zu vergleichen bleiben. Wie läßt sich dieser bestimmen? Bei offenen Policen hat nie ein Zweifel darüber existiren können, daß hierunter der Werth zu verstehen sei, den das Schiff nach bestandener Reparatur in den Augen seines Rheders haben muß; aber in Hinsicht des taxirten Werthes der Police ist es längere Zeit ein streitiger Punkt der Englischen Jurisprudenz gewesen, ob dieser gelten könne oder nicht. Zuletzt aber ist es durch eine, von der höchsten richterlichen Autorität in England, dem Oberhause (House of Lords) bestätigten Entscheidung des unteren Gerichtshofes, Gesetz geworden, daß der taxirte Werth in der Police als Massstab des Vergleichs mit dem Betrag der Kosten, durchaus keinen Unterschied in der ganzen Sachlage erzeuge, sondern daß nachdem die Frage entschieden worden, was ein unversicherter, vorsichtiger Rheder unter denselben Umständen gethan haben würde, in denen das Schiff, durch die Gefahren der See versetzt war, gegen die man sich durch Versicherung gedeckt hatte, der einzige Punkt der, zu entscheiden bliebe, wäre das Quantum der Entschädigung zu bestimmen. Der Fall der endlich zu einer definitiven Feststellung dieses Grundsatzes führte, ist der folgende: Ein Ostindienfahrer, der auf der Rhede von Madras, im Verfolg seiner Reise, in Ballast vor Anker lag, wurde von einem heftigen Orkan ergriffen, in die See geschleudert, und, unter dem Drange der

Nothwendigkeit einer ſtarken Beſchädigung wegen, nach Calcutta geſchleppt, wo nach erfolgter Beſichtigung es ſich ergab, daß die Reparaturen £ 10,500 gekoſtet haben würden, und daß nach erfolgter Reparatur, der Markt-Werth des Schiffes in England oder Calcutta, nicht mehr als £ 9000 geweſen ſein würde. Dieſes war auch der Markt-Werth deſſelben zu der Zeit, als Verſicherung genommen wurde, und kurz vor dem Unglücksfall; in der Police aber war es zu £ 17,500 taxirt worden. Nun ward das Schiff weder reparirt noch verkauft, ſondern lag in Calcutta in statu quo, als Klage eingebracht ward. Der Eigenthümer, ſobald er das Reſultat der Beſichtigung erfuhr, hatte Notiz von ſeinem Abandon eingereicht, und forderte Erſatz für einen Total-Schaden. Die Jury entſchied ſich zu Gunſten des Klägers, und zwar für den vollen Betrag der Verſicherung, unterwarf aber die Frage, ob unter den beſtehenden Umſtänden, die Beklagten für einen Total-Verluſt verantwortlich ſein konnten, einer ad hoc zu ernennenden Special-Jury. Bei der daraus gefloſſenen gerichtlichen Verhandlung, bemerkte der Anwald für die Beklagten, daß obgleich der eigentliche Markt-Werth des reparirten Schiffes, wie geſagt, £ 9000 wäre, ſo wäre doch für die Eigenthümer der eigentliche Werth größer als die geſchätzten Koſten der Reparatur, und daß folglich das Gericht nicht wohl vorausſetzen konnte, daß ſie, als vorſichtige Leute, dieſe Reparaturen unternommen haben würden. In Antwort auf dieſes Argument entgegnete der Richter Creswell, daß es ſich hier nicht um die Frage handele, ob die Kläger, wären ſie unverſichert geweſen, zur Reparatur geſchritten haben würden, ſondern um die, ob ein vorſichtiger Rheder, ganz unabhängig von irgend einer beſonderen Caprice, dies gethan hätte; und das Gericht unter der Anſicht, daß ein vorſichtiger Rheder, wäre er unverſichert geweſen, keine ſolche Reparatur unternommen haben würde, entſchied ſich zu Gunſten des Klägers. Nachdem die Special-Jury das Verdict abgegeben hatte, daß ein vorſichtiger Rheder, wäre er unverſichert geweſen, keine Reparaturen unternommen haben würde, kam der Prozeß vor das Gericht der Schatzkammer (Court of Exchquer Chambers) welches die früher gegebenen Verdicte zu ſtören ſich weigerte, und ward von dort vor das Oberhaus (House of Lords) gebracht. Die Lords fanden es für zweckmäßig, hierüber die Meinung ſämmtlicher Richter zu befragen, und dieſe gaben durch den Mund des Richters Patteſon das bereits oben angeführte Urtheil. Seiner großen Länge wegen müſſen wir es unterlaſſen, die vortreffliche Be-

gründung desselben hier anzuführen, und uns mit dem Schluß begnügen: „Der in den vorangegangenen Rechtsfällen von Allen v. „Sugrue, und Young v. Turing festgestellte Grundsatz ist dieser, „daß die Frage, ob der Verlust ein partieller oder ein totaler ist, so „entschieden werden muß, als ob gar keine Police existirte, und der „wahre Boden auf dem die Frage zu ruhen hat, ist dieser, daß wo „ein constructiver Total-Verlust des Schiffes vorausgesetzt worden, „die Police als außer aller Frage betrachtet und bloß gefragt werden muß, was ein vorsichtiger Rheder in der Lage „gethan haben würde, worin das Schiff durch die, in der „Police gedeckten Gefahren, versetzt würde; würde er das „Schiff nicht haben repariren lassen, so muß es als verloren angesehen werden."

„Nachdem dieser Maasstab gebraucht und die Natur des „Schadens oder Verlustes bestimmt worden ist, bleibt das „Quantum des Ersatzes zu bestimmen."

„In einer offenen Police muß man das Quantum des Ersatzes „durch Zeugen erhalten; in einer taxirten ist der einverstandene „Werth definitiv: beide Contrahenten sind übereingekommen, „daß die so stipulirte Summe diejenige sein soll, welche „der Versicherte im Falle eines Total-Verlustes zu fordern „berechtigt ist. Es wird behauptet, daß dies Verfahren die allgemein anerkannte Regel verletze, daß eine Versicherung nur ein bloßer „Entschädigungs-Contract ist, weil auf diese Art der Versicherte mehr „als eine bloße Vergütung seines Verlustes erhalten könnte, und dies „ist auch wirklich der Fall. Aber eine Assekuranz-Police ist „kein vollkommener Entschädigungs-Contract: er muß mit „dieser Modification verstanden werden: daß die Partheien im Voraus über die Schätzung des Werthes des versicherten Gegenstandes, „behufs der Liquidation des Schadens, eins geworden sind, wie das „überhaupt in allen Entschädigungs-Contracten der Fall ist."

Die Pairskammer hat, wie schon gesagt, das Urtheil der unteren Behörden bestätigt. (Siehe Irving v. Manning, in Dom. Proc. 26 July 1847. Sonst ist dieser neue Prozeßfall nur in Clark & Finelly's Reports zu finden.)

Vor der Entscheidung im Englischen Oberhause, war der obere Gerichtshof der Vereinigten Staaten zu derselben Lösung der Frage gelangt, mit dem bekannten Unterschiede, daß der Fall eines constructiven Total-Verlustes stattfindet, wenn die Kosten der Repa-

raturen die Hälfte des Werthes des Schiffes nach vollendeter Reparatur übertreffen. Die Worte Story's bei dieser Gelegenheit waren: „Wenn, nachdem der Schaden reparirt worden „ist, oder reparirt werden könnte, das Schiff an dem Orte, wo die „Reparaturen stattgefunden haben oder finden sollen, nicht den doppelten Belauf dieser Reparaturen werth geachtet wird, so ist der „Schaden als ein technischer Total-Verlust zu betrachten.“ (Siehe Bradley v. Maryland, Ins. Comp. 12 Peters Sup. Ct. Rep. 398.).

Es ist in England wie in den Vereinigten Staaten zur Regel geworden, daß alle Reparaturen, die an einem gestrandeten Schiffe von einem Fremden auf eigene Gefahr, ohne Autorität des Rheders oder des Schiffers unternommen und durch einen Bodmerei-Brief gedeckt werden, dessen Belauf den Werth des Schiffes übersteigt, der constructive Total-Verlust und das Recht des Eigners zum Abandon unbezweifelt werden, dieser Abandon jedoch vor dem Anfang der Reparaturen stattfinden muß; dem Eigner aber ist es nicht erlaubt, weder selbst noch durch seinen Agenten, oder durch den Schiffer der ihn vertritt, mit diesen Reparaturen einen Anfang und dann seinen Abandon zu machen. Auch ist es von dem Richter Story, im Namen des obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten entschieden worden, daß, wenn der Schiffer, in Fällen wo der Schaden kein absoluter Total-Schaden ist, Bodmerei auf das Schiff, Behufs der erforderlichen Reparaturen und des dazu nöthigen Geldes genommen hat, der Bodmerei-Brief die Versicherer gar nichts angeht — es liegt ihnen keine andere Verpflichtung ob, als den partiellen Verlust zu bezahlen mit Inbegriff ihres verhältnißmäßigen Antheils an den Extra-Auslagen, welche diese Art, sich das erforderliche Geld zu verschaffen, veranlaßt haben dürfte, vorausgesetzt, daß keine andere möglich gewesen ist. „Verhielte es sich nicht so“ — bemerkte der Richter Story — „so könnte irgend ein theilweiser Verlust, wäre er auch noch so gering, „zu dessen Bezahlung das Geld durch Bodmerei angeschafft würde, „ganz nach Willkühr des Eigners, zu einem Total-Schaden gemacht „werden, wenn die Versicherer vernachlässigen sollten, den Eigner für „diesen partiellen Verlust zu entschädigen.“ (Siehe in Phillip's Vol. II p. 294, den oberwähnten Fall von Bradley et al. v. Maryland Ins. Comp., 12 Pet. 405, und 406.)

In Betreff der zu erweisenden Nothwendigkeit für den Schiffer, Geld zu Reparaturen auf Bodmerei zu erheben, hat der Richter Story auf eine sehr einleuchtende Weise dargethan, daß es nicht ge-

nüge, die Nothwendigkeit dieser Reparaturen klar herauszustellen, sondern es muß auch die Nothwendigkeit erwiesen werden können, daß man zur Bodmerei als dem einzigen Mittel, seine Zuflucht nehmen mußte, und daß der Schiffer nur in dem Falle, wo dies der einzige, oder der am wenigsten kostspielige Weg zu einer Anleihe ist, sich für berechtigt halten kann, darauf einzugehen. (Siehe den Rechtsfall des Schiffes: „the Fortitude“ in 3 Summer's, Rep. 228.) „Kurz, bemerkt Kent (im dritten Bande seiner Commentarien, S. 163) „unleugbare „gute Treue, und eine scheinbare Nothwendigkeit, dem gesunden Ur„theile des Schiffers gemäß, reichen hin, um die Maßregel des Bod„merei-Briefes zu rechtfertigen.“

Es ist leicht begreiflich, daß die Lehre eines construktiven Total-Verlustes, weder in Bodmerei-Fällen noch bei Versicherungen der Briefe, ihre Anwendung finden kann. Wenn das Schiff noch existirt, obgleich in einem Zustande, der den Versicherten auf Casco berechtigen würde, dasselbe zu abandoniren, wie z. B. in dem Falle, wo die Kosten der Reparaturen den Werth des Schiffes bedeutend übersteigen möchten, da kann der Versicherte einer Bodmerei-Forderung keinen Ersatz fordern, denn das Schiff muß total verloren gegangen sein, ehe der Bodmerei-Nehmer seiner Schuld enthoben ist, um desto weniger wird eine Nehmung, welche nur einen zeitweiligen Verzug der Reise veranlaßt, und der die Zurückgabe des genommenen Schiffes vor dem Anfang des darauf bezüglichen Prozesses unmittelbar folgt, diese Schuld tilgen können. (Siehe in Marshall, p, 760, den Fall von Joyce vs Williamson.)

Daß in Fällen einer Nehmung, eines Aufenthalts, eines Embargo's, der von langer Dauer zu werden verspricht, einer Wegnahme mittelst Baraterie, einer willkührlichen Verlassung des Schiffs auf offener See von seiner Mannschaft, kurz einer jeden gewaltsamen Besitznehmung oder respectiven Beraubung der freien Herrschaft des Versicherten über sein Eigenthum, der Versicherte auf Waaren ein eben so unbedingtes prima facie Recht zum Abandon erhält, als es das Zutreffen einer oder der anderen dieser Eventualitäten bei Schiffen zu geben vermag, läßt sich nicht bezweifeln.

Eine Nehmung, die eine Confiscation zur unmittelbaren Folge hat, wo keine Zurückgabe der genommenen und confiscirten Güter stattfindet, ehe der Versicherte seine Klage bringt, bildet, wie man gesehen haben wird, den reinen Fall eines absoluten Total-Verlustes, der keine Notiz des Abandons erheischt. Wenn aber nach der Neh-

mung und Confiscation, der Güter noch in Natura vorhanden sind, und die Möglichkeit einer Zurückgabe derselben, oder ihres Productes, in Folge einer angesponnenen Unterhandlung da ist, der Versicherte keinen Ersatz für einen Total-Verlust ohne vorhergegebene Notiz seines beabsichtigten Abandons fordern kann, so ist ihm dies noch viel weniger erlaubt, wenn wirklich ein Theil des Productes durch das Resultat einer solchen Unterhandlung zurück in seine Hände kommt. So verhält sich die Sache in England. Aber in den Vereinigten Staaten haben die dortigen Gerichte außerdem noch entschieden, daß wenn eine Nehmung stattgefunden hat, und, ehe die Notiz des Abandons gegeben wird, ein Decret der Zurückgabe erfolgt, so kann der Versicherte, der zu gleicher Zeit die Nachricht der Nehmung und das Restitutions-Decret erhält, keine Notiz eines Abandons einreichen, wenn auch die Güter selbst sich in dem Augenblick noch nicht wieder in seinen Händen befinden, denn für ihn existirt die Aussicht nicht länger, daß der Verlust ein totaler werden kann, der einen Abandon rechtfertigen würde (siehe in Phillips, Vol. II p. 340 den dort citirten Fall von Adams v^s Delaware Ins. Comp. aus Binney's Rep. 287). Auch gilt dieselbe Regel, wo die Notiz des Abandons gegeben ward, nachdem das definitive Restitutions-Decret erfolgt ist, jedoch ehe der Versicherte davon gehört hatte. (Siehe ibid. Marshall v^s Delaware Ins. Comp. 4 Cranch 202.)

Wenn aber auch die Ausübung des prima facie Rechtes zum Abandon, durch die eingereichte Notiz stattgefunden hat und durch die Umstände gerechtfertigt wird, so hängt doch in England des Versicherten Recht zum Ersatz für einen Total-Verlust eben so wohl wie bei einem Schiffe, von dem eigentlichen Zustand der Waare ab, ehe man zu gerichtlichen Proceduren schreitet. Wenn vor dieser Zeit die Waare nach der Nehmung und Wiedernehmung dem Versicherten wieder gegeben, oder zurück nach England, unter Umständen gebracht worden ist, daß er, wenn es ihm so gefällt, Besitz davon nehmen kann, und wenn man billiger Weise erwarten darf, daß er dies auch thun werde, so verliert er alles Recht zum Ersatz eines Total-Schadens.

Ein Schiff ward eines Blockadebruchs wegen genommen und confiscirt, nachdem aber von dem Schiffer und seiner Mannschaft wieder freigemacht. Die Güter wurden hierauf nach ihrem Abladungshafen in England zurückgebracht und eingespeichert, so daß der Versicherte sie gegen Zahlung der Rettungskosten hätte wieder bekommen können. Anstatt hierauf einzugehen, fand er für gut sie liegen

zu lassen wo sie waren, und auf eine früher gegebene Notiz seines Abandons Klage für einen Total-Verlust zu bringen. Lord Tenterden und das Gericht der King's Bench aber erklärten, daß er hiezu kein Recht besitze, da der Verlust, durch die vor Anfang des Processes erfolgte Restitution der Güter aufgehört hätte, ein totaler zu sein. (Siehe Naylor vs Taylor, 9 B. & Cr. 717 und 4 M. & Ryl 526.) Aus dem Bericht über diesen Rechtsfall scheint nicht hervor zu gehen, warum der Kläger sich geweigert hatte, seine Güter wieder in Empfang zu nehmen; die wahrscheinliche Ursache möchte jedoch die gewesen sein, daß sie für einen Süd-Amerikanischen Markt bestimmt gewesen waren und in Liverpool keinen Käufer gefunden haben würden.

Das einfache Factum, daß die Güter vor Anfang des gerichtlichen Klage-Processes zurückgegeben worden oder noch in natura vorhanden sind, ist jedoch an sich selbst nicht hinreichend, um den Versicherten, der einmal Notiz von seinem Abandon gegeben hat, seines Rechtes zu berauben, auf die Gültigkeit dieser Notiz und seiner Forderung des Ersatzes für einen Total-Verlust zu bestehen. So hatte z. B. die Mannschaft eines Schiffes, welches von der Afrikanischen Küste mit einer Ladung Bauholz abgegangen, und für die Reise von Sierra Leone nach England versichert war, Baratterie begangen, dasselbe in Besitz genommen und nach Barbadoes geschleppt, wo das Schiff und ein Theil der Ladung (nicht für Rechnung der Versicherten) zur Deckung der dort vorgefallenen Unkosten verkauft wurden. Das übrig gebliebene Bauholz (186 Balken aus der Zahl von 283) ward nachher mittelst eines anderen Schiffes nach England, aber nicht in Folge der vom Versicherten, oder einem seiner Agenten ausgegangenen Befehle gebracht. Bei dessen Ankunft war der Versicherte anfänglich geneigt, das Holz in Empfang zu nehmen, weigerte sich aber später dies zu thun, und es ward demnach in England, jedoch weder durch ihn selbst, noch in Folge seines Auftrags verkauft. Hierauf, nach vorläufig gegebener Anzeige seines Abandons, sobald er Kenntniß von dem Unfall erhalten hatte, brachte er seine Forderung um Ersatz für einen Total-Verlust vor Gericht, und dasselbe unter dem Vorsitz und durch den Mund Lord Tenterden's erklärte dies für einen reinen Fall eines konstruktiven Total-Verlustes (a clear case). „Hier" — sagte der Richter — „ward durch den „Betrug und die Baratterie des Schiffers und seines Volkes, die Ladung dem Besitz ihres Eigners entrissen. Von diesem Augen„blick an, entstand für ihn ein totaler Verlust daraus. Die Zah-

„lung der Volkshauer in Barbadoes und die Zurücksendung der 186 „Balken waren nicht das Werk des Versicherten, noch irgend einer „von ihm dazu autorisirten Person.“ (Siehe Dixon v. Reid, 5 B. & Ald. 597, auch 1 Dowl. & Ryl. 207.)

Wo Nehmung, Confiscation und ähnliche Ursachen das Recht zum Abandon verleihen, von diesem Abandon die gehörige Notiz gegeben wird, und eine Wiedernehmung oder ein Restitutions-Decret erfolgt, da ist der Versicherte von seinem Rechte zum Ersatz für einen Total-Verlust nicht ausgeschlossen, sobald die Güter nicht wirklich und effectivermaßen, vor dem Anfang seiner gerichtlich anhängig gemachten Klage wieder in seinen Besitz gebracht werden oder sonst dahin gelangen. Wir können, zur besseren Verständigung der allgemeinen Regel in dieser Hinsicht, uns nicht enthalten, den eigenthümlichen Bemerkungen Arnould's über diesen Punkt Raum zu geben. Hier sind sie:

„Eine Versicherung auf Güter — sagt er im zweiten Bande seines Werkes p. 1119 und 1120 — „ist ein Contract, der den Versicherten für jeden Verlust zu entschädigen bestimmt ist, den er dadurch erleiden mag, daß sie durch die Gefahren der See verhindert werden glücklich ihren Bestimmungshafen zu erreichen. Wenn also der Versicherte von seinem Abandon die erforderliche Anzeige an den Versicherer gemacht hat, und dies zu einer „Zeit geschehen ist, wo er durch eine gewaltsame Besitz-Entziehung die „unbedingte Herrschaft über seine Güter verloren hatte, wo folglich „der Verlust ein totaler für ihn war, so wird er von seinem Rechte „Ersatz dafür zu erhalten, nicht dadurch ausgeschlossen daß ihm diese „Güter, vor dem Anfang seines Processes unter solchen Umständen „zurückgegeben werden, daß die Aussicht dieselben je oder wenigstens „innerhalb einer gewissen Zeit nach ihrem Bestimmungshafen zu „schaffen, eine durchaus hoffnungslose für ihn werden muß. Der „Verlust der Reise, in diesem Sinne, das ist, die practische „und effective Unmöglichkeit je die Güter nach ihrem Bestimmungshafen senden zu können, wenn dieselbe aus den Gefahren der „See herrührt, gegen die man sich durch Versicherung zu schützen gesucht hatte, wird zum construktiven Total-Verlust auf Güter, obgleich dies, wie man ersehen haben wird, nicht so bei Schiffen „der Fall sein kann. Diese absolute Hoffnungslosigkeit, die Unternehmung in Gütern je ihrem glücklichen Ende entgegen führen zu „können, diese, durch die Gefahren der See erzeugte gewaltsame Beendigung des Risico's, muß sorgfältig von dem zeitweiligen Verzug der

„Reise durch die Jahreszeit unterschieden werden, denn dieser, wie man „weiter hin bemerken wird, verleiht kein Recht, einen Abandon der „Güter zu machen, ausgenommen in dem Falle, wo, ihrer leicht ver„derblichen Natur und der See-Beschädigung wegen, es unmöglich „wird, sie in demselben oder in irgend einem anderen Fahrzeuge weiter „fortzuschaffen, und sie also an dem Orte, wo das Unglück stattgefun„den hat, verkauft werden müssen.“

Die Autorität des Schiffers, in gewissen Fällen zum Verkauf der Güter schreiten zu können, muß nothwendiger Weise eine sehr beschränkte sein. Nach dem Französischen „Code de Commerce“ Art. 234 ist es dem Schiffer erlaubt, wenn er Behufs der nöthigen Reparaturen und des Ankaufs der nöthigen Victualien sich durch Hypothek auf das Schiff, oder Bodmerei kein Geld verschaffen kann, unter der Autorität des Französischen Handelsgerichtes, oder, im Auslande, des Französischen Consuls, oder, wo keiner existirt, der Obrigkeit, und auf Vorzeigung einer Berathschlagung mit den ersten Officieren seiner Schiffs-Equipage und ihrer schriftlichen Einwilligung, Waaren bis zum Belauf seiner nöthigen Bedürfnisse, zu hypothecíren und zu verkaufen.

Die dem Französischen „Code“ nachgebildeten Handelsgesetzbücher enthalten ähnliche Verfügungen. So z. B. enthält das Holländische „Wetboek van Koophandel“ in seinem Art. 372 eine gleichlautende Vorschrift, und sagt, daß in allen Fällen, wo der Schiffer sich das, für nothwendige Reparaturen oder zum Ankauf von Victualien erforderliche Geld nicht anders verschaffen, und keins auf Bodmerei erhalten kann, es ihm erlaubt sei, so viel von der Ladung zu verkaufen, als dazu nöthig sein mag, um diese Ausgabe zu decken, nachdem er von dem Holländischen Consul, oder, wo keiner da ist, von der örtlichen Obrigkeit die Autorität dazu erlangt hat.

In England und in den Vereinigten Staaten, wo von diesen vorläufigen Schritten und Maßregeln zum Verkauf gar nicht die Rede ist, beruht die Verantwortlichkeit eines solchen Schrittes ausschließlich auf dem Schiffer. Und wo das ursprünglich gebrauchte Schiff im Verlauf der Reise zur Fortsetzung derselben untauglich wird, und an dem Orte, wo der Unglücksfall stattfand, kein anderes zu haben ist, da hat der Schiffer ein unbedingtes Recht, wenn die Ladung leicht verderblicher Natur ist und vom Seewasser beschädigt wird, dieselbe an eben diesem Orte, zum Besten aller Betheiligten, zu verkaufen. Der Versicherte auf Waaren kann in diesem Falle seinen

Abandon machen, und Ersatz für einen Total-Verlust reclamiren. Wenn das Schiff für reparaturfähig erkannt wird, unter der wahrscheinlichen Aussicht, dasselbe mit seiner ursprünglichen Ladung, oder mit dem, was davon noch in einem verkäuflichen Zustande vorhanden sein mag, nach seinem Bestimmungshafen zu senden, oder, wo ein anderes Schiff, in demselben oder in einem nahgelegenen Hafen, ohne besondere Opfer oder besonderen Verzug zu haben ist, da ist der Schiffer jedenfalls berechtigt, wenn nicht verpflichtet, diesen Rest weiter zu senden, und sicherlich, in diesem Falle, hat er zum Verkauf desselben kein Recht. Auch kann der Versicherte auf Güter in diesem Falle keinen Abandon machen und Ersatz für einen Total-Schaden fordern.

Ein bloßer Verlust der Reise für die laufende Jahreszeit kann niemals den Fall eines construktiven Total-Verlustes bei unverderblichen Waaren veranlassen, und nur bei leicht verderblichen Waaren kann dieser stattfinden, wenn die sich kund thuende Beschädigung der Art ist, daß die Güter, ohne sie der Gefahr einer totalen Auflösung oder einer Verschlechterung auszusetzen, die sie zu einem mercantilischen Handelszweck oder Verkehr völlig unbrauchbar machen würde, nicht weiter befördert werden können.

Wenn eine leicht verderbliche Ladung, in Folge erlittener Seeschäden, in einem Zwischenhafen einen solchen Zustand verräth, daß sie durch den Fortgang schneller Verwesung zu Grunde gehen muß ehe sie noch ihren Bestimmungsort erreichen kann, so ist der Schiffer zum Verkauf derselben berechtigt, und der Versicherte kann in diesem Falle, selbst ohne Notiz des Abandons gegeben zu haben, Ersatz für einen Total-Verlust verlangen, wenn auch das ursprünglich gebrauchte Schiff nicht seeuntüchtig geworden, sondern zur Fortschaffung seiner ursprünglichen Ladung zweckdienlich und der erforderlichen Reparaturen fähig geblieben ist.

Unter solchen Umständen darf dem analytischen Verstande des Beurtheilers der Zeit und der Lage der Dinge nichts entgehen, und man kann keinen großen Fehler begehen, wenn man sich an die Regel hält, daß weder der Schiffer verkaufen, noch der Eigenthümer Ersatz für einen construktiven Total-Verlust fordern kann, wenn es sich nach gehöriger Berücksichtigung der Natur und dermaligen Beschaffenheit der Ladung, verbunden mit einer Berechnung der Zeit, der Auslage und der Gefahren eines Versuchs, sich die Mittel zur Weiterbeförderung derselben zu verschaffen, nicht vollkommen klar herausstellt, daß der Schiffer zu diesem Behuf ein anderes miethen, oder dieselbe zurück-

behalten müßte, bis das ursprünglich gebrauchte Schiff wieder repariert werden kann. Wenn es vernunftwidrig wäre, daß er das thäte, das heißt, wenn ein kluger, sorgfältiger und umsichtiger Rheder, der unversichert geblieben und an Ort und Stelle wäre, unter Berücksichtigung aller Umstände, die Ladung dort, wo das Unglück vorgefallen ist, lieber verkaufen als weiter befördern würde, so ist der Schiffer völlig gerechtfertigt, wenn er verkauft, und der Versicherte, wenn er zeitige Notiz von seinem Abandon giebt, ist zum Ersatz für einen Total-Schaden vollkommen berechtigt. Wir haben schon bei einer früheren Gelegenheit auf die Worte Lord Stowell's hingewiesen, wo derselbe erklärt, »daß der Schiffer, dem die Mittel fehlen, »seine Ladung auf ein anderes Schiff zu übertragen, verpflichtet ist, »dieselbe zu verkaufen, woferne man nicht behaupten wolle, daß die »Verpflichtung auf ihm ruhe, dieselbe verrotten zu lassen.« (Siehe den mehrfach citirten Fall des Schiffs Gratitudine in 3 Rob. Rep. 240.) Das Recht des Schiffers, in gewissen Fällen seine Ladung selbst zu einer höheren als der stipulirten Fracht umzuschiffen, ist überall anerkannt worden.

Der Französische „Code de Commerce“ Art. 390 enthält die sehr einfache Vorschrift, daß wenn das Schiff zur Fortsetzung seiner Reise für untauglich erklärt worden, so ist der Versicherte nicht allein gehalten, hievon binnen dreier Tage vom Empfang dieser Nachricht die erforderliche Anzeige zu machen, sondern er muß auch, nach Art. 391, alles aufbieten, um sich ein anderes Schiff zu verschaffen, das die Waaren nach ihrem Bestimmungsorte zu tragen vermag.

In England ist diese Regel durch die von Lord Denman in dem Rechtsfalle von Shipton v. Thornton abgegebene Entscheidung als Grundsatz festgestellt und angenommen worden, daß in allen Fällen, wo das Schiff einen Nothhafen aufsuchen muß, und dort zur Fortsetzung seiner Reise für unfähig erkannt wird, da hat der Schiffer, als unwillkührlicher Vertreter der Interessen der Abkeder, das Recht, in diesem Nothhafen zum Besten aller Betheiligten zu handeln — dieser ihm auferlegten Pflicht gemäß, ist ihm auch die Macht und Discretion gegeben, um die Ladung entweder umzuschiffen und weiter nach ihrem Bestimmungshafen zu befördern, oder, wo das bei gehöriger Berücksichtigung aller Interessen unmöglich wird, dieselbe im Nothhafen zu verkaufen oder sonst an den Mann zu bringen. (Siehe Shipton v. Thornton, 9 Ad, & Ell. 314.)

In den meisten Fällen, wo die so verkauften Güter leicht ver-

derblicher Natur waren, waren sie auch durch das den Englischen Polizen angeheftete Memorandum »frei von Beschädigung« (Havarie) versichert. Dies aber übt, wie wir schon bemerkt haben, in England keinen Einfluß auf die Frage aus, ob der Verlust ein totaler oder nur ein partieller ist. In den Vereinigten Staaten verhält sich dies anders. Dort kann bei den Artikeln, die im Memorandum bezeichnet sind, kein construktiver Total-Verlust stattfinden.

In dem, bei Gelegenheit eines Verkaufs des Schiffes schon erwähnten Falle von Miles vs Fletcher, bestand die Ladung ganz aus Zuckern. Die Nehmer hatten einen Theil derselben geplündert, der übrige ward nach New-York gebracht. Davon waren 57 Fäßer in einem sehr beschädigten, und das ganze, in Folge des im Schiffe befindlichen Lecks, befand sich in einem verderblichen Zustande. Um das Schiff zu repariren, mußte die Ladung gelöscht werden, da aber kein Speicher zu haben war, wo man dieselbe hätte lagern können, und da ein Embargo in New-York gelegt ward, welches jedenfalls die Weiterbeförderung derselben nach London — ihrem Bestimmungshafen, wo sie im Juli hätte ankommen sollen — bis zum Monat December verhindert haben würde, so entschloß sich der Schiffer, dieselbe auf der Stelle zu verkaufen. Lord Mansfield erklärte den Verkauf für gerechtfertigt, und erkannte den Fall eines construktiven Total-Verlustes als erwiesen. Seine einfache Frage bei dieser Gelegenheit: »Soll eine Ladung, die in London im Juli hätte ankommen sollen, in New-York am Bord eines leckenden Schiffes »in einem Zustande fortschreitenden Verderbs bis zum Monat December aufbewahrt werden?« — dient einer jeden Einwendung zur Antwort.

Ungeachtet des hier von Lord Mansfield auf den Verzug der Reise gelegten Gewichts, so bleibt es dennoch in England eine anerkannte Regel, daß der bloße Verzug der Reise bei unverderblichen Gütern nie das Recht zum Verkauf oder zum Abandon derselben verleihen kann. Dies kann nur der Fall sein, wo leicht verderbliche Güter, durch das Eindringen des Seewassers so beschädigt werden, daß die größte Wahrscheinlichkeit eines totalen Verderbs da ist, wenn sie in einem Nothhafen so lange aufbewahrt würden, bis sie weiter befördert werden können.

Aus den zahlreichen in England vorgekommenen Fällen dieser Art, wo der Schiffer sich entschloß und für berechtigt hielt, die Ladung ganz oder theilweise zu verkaufen, erhellt es zur Genüge, daß

er hiebei mit großer Gewissenhaftigkeit zu Werke gehen muß, und nicht leichtsinniger Weise sich zu dieser Maßregel entschließen darf. Wie sehr ein kleiner, unbedeutend erscheinender Umstand manchmal die ganze Sachlage verändern kann, erhellt aus dem folgenden Fall.

Es war in London auf eine Ladung Weizen „frei von Havarie oder Beschädigung“ von London nach Lissabon, Versicherung genommen worden. Das Schiff wurde auf den Dünen so beschädigt, daß es nothgedrungen in Dover einlaufen mußte. Hier ergab es sich bei der Besichtigung, daß es für unfähig zur Fortsetzung seiner Reise befunden ward, ausgenommen nach einer Reparatur, die mehr gekostet haben würde, als das Schiff, nach Vollendung derselben, werth sein konnte. Nachdem die ganze Ladung, welche aus 1160 Quarters bestand, gelöscht worden war, ergab es sich, daß ihrer nur 400 vollkommen trocken, 700 vom Seewasser benetzt und naß, und die übrigen 60 ganz beschädigt und verdorben waren. Lord Ellenborough erklärte hier, daß wenn es sich nicht der Mühe verlohnte die Reise fortzusetzen und keine Mittel zu ihrer Fortsetzung da wären, der Fall eines totalen Verlustes zulässig sei. Während der gerichtlichen Verhandlung kam es zur Kenntniß des Gerichts, daß gerade zu der Zeit, als das Unglück stattfand, ein Brickschiff im Hafen von Dover gelegen hätte, in welchem der Weizen nach Lissabon hätte geschafft werden können. Bei dieser Entdeckung erklärte Lord Ellenborough, daß nach diesem neuen Beweise von der eigentlichen Sachlage, der Kläger für einen Total-Verlust abgewiesen werden müsse. (Siehe Wilcox vs Royal Exch. Ass. Comp., 2 Campb. 623.)

Es folgt nicht immer, daß obgleich das ursprünglich gebrauchte Schiff reparirt, oder ein anderes zur Weiterbeförderung der Ladung verschafft werden kann, der Schiffer verpflichtet sei, das Mittel der Umschiffung derselben anzuwenden. Lord Stowell hatte schon bemerkt, „daß selbst in einem solchen Falle der Schiffer vielleicht recht „thut, wenn er sich zum Verkaufe entschließt.“ Die obenangeführte Regel, sich ganz an die Stelle eines vorsichtigen, Zeit und Umstände richtig berechnenden Rheders zu setzen und das zu thun, was er, als unversichert, gethan haben würde, wenn ihm der Verkauf zweckdienlicher wie jede andere Maßregel erschienen wäre, kann auch hier gelten.

Der folgende Fall beweist besser wie irgend ein anderer, daß obgleich es nicht an Gelegenheiten zur Umschiffung der Ladung fehlen, und ein Theil derselben sich in einem gesunden, verkaufbaren Zustand

befinden mag, sie doch verkauft und abandonirt werden kann, wenn es sich ergeben sollte, daß es zweckdienlicher für alle Interessenten, sein dürfte, dieselbe nicht weiter zu befördern.

Versicherung war genommen worden auf eine Ladung Cap-Wein, die aus 241 Pipen und 71 Fäßern bestand und einen Factur-Werth von nahe an £ 8000 besaß, ohne die Bedingung: „frei von Havarie“ und für die Reise vom Cap der guten Hoffnung nach Bristol, Liverpool oder Dublin. Es war des Versicherten Absicht, wenn das Schiff glücklich angekommen wäre, 100 Pipen in Bristol löschen zu lassen, und den Rest nach Dublin zu senden, welcher daher der ursprüngliche Bestimmungshafen war. Das Schiff ward, kurz bevor es Bristol erreichen konnte, von einem heftigen Sturme auf die Felsen von Portishead getrieben, und zwar in einer Entfernung von ungefähr 13 Meilen von dieser Stadt, wo dasselbe brach, auf die Seite fiel und endlich sich in einer solchen Lage befand, daß die ganze Ladung bei hoher Fluth unter Wasser lag. Der Versicherte zeigte, sobald er davon hörte, das Vorgefallene den Versicherern an, und gab regelmäßig seine Notiz vom Abandon, worauf denn, in völligem Einverständniß mit ihnen, Maßregeln ergriffen wurden, um die Ladung zu befreien. Das Resultat ergab, daß 229 Pipen und 67 Fäßer herausgenommen wurden, von denen 71 Pipen und 43 Fäßer gesund und voll, 17 Pipen und 4 Fäßer ganz leer und die übrigen Gebinde theilweise ausgeleckt hatten, oder mehr oder weniger durch Seewasser beschädigt, aber in keinem unverkäuflichen Zustande waren. Man hätte ohne Schwierigkeit Schiffe haben können, um Alles nach Dublin zu senden. Die Berger des Weins aber, hielten es nicht für zweckdienlich, dies zuzugeben, und ließen einen öffentlichen Verkauf anschlagen. An dem Tage vor demselben, mehr als zwei Monate nach dem Unglücksfall, ließen die Versicherer anzeigen, daß sie diesen Schritt nicht billigen würden, und er ward demnach auf einen Monat später verschoben, obgleich die Berger, zur Festhaltung ihres Antheils an dem Geborgenen, mit gutem Rechte, auf den unmittelbaren öffentlichen Verkauf hätten bestehen, und diese Maßregel somit nicht hätte umgangen werden können. Endlich, nach vergeblichen Versuchen einer gemeinsamen Uebereinkunft, wurden die Weine für die Brutto-Summe von £ 4044. 2s 6d (etwas mehr als den halben Factur-Betrag) verkauft, und nach Abzug aller Unkosten und des Bergelohns, blieb die Netto-Summe von £ 2570. 16s 3d. Der Verkauf hatte, nach der Aussage der beiderseitigen

Zeugen, auf eine sehr rechtliche Art stattgefunden, und war, unter allen Umständen, das beste Schritt zu dem man hätte seine Zuflucht nehmen können. Hinsichtlich des ganzen Falles war das Gericht der „Common Pleas“ der Ansicht, daß der Kläger zu einem Verdikt für einen Total-Verlust berechtigt sei; die Majorität des Gerichts legte besonderes Gewicht auf den Umstand, daß das Verfahren der Versicherer, der Annahme des Abandons gleich geachtet werden könne, und nahm dies folglich als den Ausgangspunkt der beiderseitigen Rechte an. Der Richter Richardson begründete aber sein Urtheil damit, daß der Verlust der Art wäre, daß er dem Versicherten zu der Zeit ein Recht zum Abandon verliehe, und daß später erfolgte Umstände ihm dieses Rechtes nicht berauben könnten. In Betreff des ersten Punktes bemerkte er: „Zur Zeit „als die Notiz vom Abandon gegeben ward, lag das Schiff auf „seiner Seite am Ufer, und war der Macht des Windes und der „Wellen Preis gegeben, selbst bei hoher Fluth war die ganze Ladung „in dem Meere untergetaucht, und es blieb völlig ungewiß, ob es „nicht bei dem Steigen einer jeder Fluth zu Grunde gehen würde.“ In Betreff des zweiten Punktes, nachdem er auf den allgemeinen Zustand der Ladung und auf die Meinung aller Zeugen hingewiesen hatte, daß ein Verkauf, unter allen Umständen, die beßte Maßregel für alle Betheiligte sein dürfte, setzte der Richter hinzu: „Ein wichti„ger Umstand bleibt zu bemerken, dieser nämlich: daß derjenige Theil „der Weine, welche durch das Seewasser beschädigt wurden, durch „Verzug oder durch das Versenden desselben nach Dublin, „ihren definitiven Bestimmungshafen, noch mehr verschlechtert „werden mußten.“ Diese Betrachtung ist allerdings von großer Wichtigkeit, und mag vielleicht hinlänglich sein, um diesen Fall, nach den angegebenen Thatsachen, mit den andern Autoritäten zu versöhnen, auch ohne dabei, denn von den Versicherern angenommenen Abandon, besondere Rücksicht zu tragen.

Wo das ursprünglich gebrauchte Schiff untüchtig wird, und wo die aus demselben geborgenen, leicht verderblichen Güter durch Seewasser so beschädigt sind, daß sie, würden sie weiter befördert, durchaus nichts werth sein würden, und deswegen in einem fremden Hafen für weniger als den Bergelohn verkauft werden, so ist dies ein unbezweifelnder Fall eines construktiven Total-Verlustes, besonders wo die Mittel zur Umschiffung und Weiterbeförderung desselben fehlen.

Bei der Wahl des kleinsten aus zwei Uebeln, ob es nämlich

besser sei, eine gestrandete Ladung oder gestrandete Güter umzuschiffen oder zu verkaufen, ist die Natur und der wahrscheinliche Werth derselben besonders in Betracht zu ziehen. Die Transportkosten einer Ladung Coffe, Zucker oder Thee, im Vergleich mit ihrem Werth, müssen geringfügig erscheinen, wo es sich um den Transport einer Ladung Korn handelt. Auch macht es keinen Unterschied, ob die ganze Ladung weiter befördert werden kann oder nicht. Wenn irgend ein Theil derselben, in einem verhältnißmäßig gesunden und unbeschädigtem Zustande, weiter befördert werden kann, so muß dies geschehen und er darf nicht verkauft werden. (Siehe die Rechtsfälle von Anderson v. die Royal Exchange Assurance Company in 7 East 44, von Freemann v. East-Ind. Company 5 B. & Ald. 617, von Morris v. Robinson 3 B. & Cr. und andere.)

Wir haben bereits Gelegenheit gehabt zu bemerken, daß wenn der Verkauf einer Ladung nicht aus Gründen gerechtfertigt werden kann, der Ausspruch eines Englischen Vice-Admiralitäts-Gericht im Auslande, dieses Recht nicht verleihen kann.

Die Fracht betreffend, bleibt uns folgendes zu bemerken: Aus den vorangegangenen Auseinandersetzungen erhellt zur Genüge, daß wenn ein absoluter Total-Verlust auf Schiff und Ladung einen absoluten Total-Verlust der Fracht nach sich zieht, und ein unbezweifeltes Recht zum Abandon verleiht, so wird auch ein construktiver Total-Verlust der ersteren, eins mit dem construktiven Total-Verlust der letzteren, aber in diesem letzteren Falle, und hinsichtlich des Abandons, nur unter der üblichen Bedingung der vorhergegebenen Notiz, welche im ersteren durchaus unnöthig ist, wie wir gezeigt haben.

„Prima facie" — hat der Englische Oberrichter Tindal bemerkt — „besitzt der Versicherte das Recht, die Fracht zu abandoniren, wo ein „construktiver Total-Verlust des Schiffs in Aussicht steht; aber, wie „bei Schiff und Ladung, ist dies nur ein prima facie Recht, und der „von dem Versicherten auf Fracht geforderte Schaden-Ersatz für einen „Total-Verlust, hängt lediglich von der Frage ab, ob zu der Zeit, „als gerichtliche Verhandlungen desfalls eingeleitet wurden, thatsächlich „ein Fracht-Gewinn stattgefunden hatte oder nicht." (Siehe den Rechtsfall von Benson v. Chapman, 6 Mann & Gr. 810.)

Hat der Versicherte Notiz seines Abandons gegeben, so kann er auch Schaden-Ersatz für einen Total-Verlust fordern, wenn vor Anfang des Processes kein Fracht-Gewinn stattgefunden hat, aber er kann ihn nur nach Maßgabe seines wirklich erlittenen Scha-

deuß erhalten, und wenn denn, zu jener Zeit, wirklich Fracht gerettet worden ist, so hört sein Recht zum Ersatz eines Total-Verlustes auf. Der folgende Rechtsfall, der einer Reihe ähnlicher Entscheidungen unter ganz ähnlichen Verhältnissen vorangegangen ist, stellt dies ins hellste Licht.

Es war Versicherung auf die Rückfracht eines Schiffes genommen worden, welches, in Folge einer Chartepartie, nach Riga in Ballast ausgegangen war. Nachdem es den größeren Theil seiner Ladung in Riga an Bord genommen hatte, ward es am 7. November 1809 von der Russischen Regierung mit Embargo belegt. Der Capitain und sein Volk wurden aus demselben herausgenommen und die Ladung wieder an das Land gebracht. Sobald die Versicherten sich im Besitz dieser Nachrichten befanden, gaben sie unmittelbare Notiz ihres Abandons, nicht allein an die Versicherer auf Fracht, sondern auch, am nämlichen Tage, den Versicherern auf Casco, mit denen sie eine separate Versicherung geschlossen hatten. Im Monat Mai 1810 hörte das Embargo auf, der Schiffer und sein Volk erhielten ihre Freiheit, die ursprüngliche Ladung ward wieder an Schiffsbord gebracht, das Schiff kam glücklich in England vor Anfang des beabsichtigten Processes an, und erntete seine volle Fracht. Bei so bewandten Umständen, war Lord Ellenborough der Ansicht, daß der Kläger keinen Total-Verlust von den Versicherern der Fracht fordern könne, erstlich: weil kein wirklicher Fracht-Verlust eingetreten sei, indem die Fracht am Ende doch verdient worden, und also kein Ersatz für einen Total-Verlust, von den Versicherern auf Fracht, gefordert werden könne, welche nur die Gefahr des Verlustes des speciellen Gegenstandes, versichert haben; zweitens: weil, wenn die Fracht in jeder anderen Hinsicht als verloren für den Versicherten angesehen werden sollte, so wäre dies seine eigene Schuld, indem er das Schiff an dessen Versicherer abandonirt hätte, ein Schritt, mit dem die Versicherer auf Fracht nichts zu thun haben könnten, und der sie gar nicht anginge. (Siehe den Fall von Mc Carthy v. Abel, 5 East. 388.)

Verzug in der Vollendung einer Unternehmung durch den Verlust der Reise, verleiht dem Versicherten auf Fracht kein Recht, Ersatz für einen Total-Verlust zu verlangen, selbst nach gegebener Notiz des Abandons, nicht, wenn er den Frachte-Gewinn überhaupt nicht verhindert, ehe gerichtliche Klage gebracht wird. Beispielsweise gelte hier der folgende Fall:

Ein Britisches Schiff war befrachtet worden, um eine Ladung nach einem Ostseeischen Hafen zu tragen, dort zu löschen und dann in Ballast nach Riga zu gehen, um daselbst von den Correspondenten des Befrachters eine Retourladung zu erhalten. Versicherung war genommen worden auf Fracht im Allgemeinen für die Retourreise. Das Schiff, nachdem es den ersten Theil seiner Reise, der Chartepartie gemäß, vollbracht hatte, ging darauf nach Riga in Ballast, und kam dort im September an, wo es jedoch von der Regierung unmittelbar in Beschlag genommen, und wo ihm nicht erlaubt ward eine Ladung einzunehmen. Dieser Aufenthalt dauerte bis der Frost eintrat, wodurch das Schiff den ganzen Winter über, dort aufgehalten ward, und wo es, durch die Agenten des Befrachters, keine Ladung erhielt. In dem folgenden Frühjahr gelang es dem Schiffer, sich von anderen Personen eine Ladung zu verschaffen, womit es, ehe die gerichtliche Klage eingereicht ward, in England glücklich ankam und eine volle Fracht verdiente. Der Versicherte machte Anspruch auf Ersatz für einen Total-Verlust, das Gericht aber wies ihn mit der Erklärung ab, er habe dazu kein Recht, weil die Versicherung auf Fracht im Allgemeinen, nicht auf irgend eine besondere Fracht genommen worden sei. (Siehe Everth v^s. Schmidt, 2 Maule & Sel. 278.) „Der Versicherer" — bemerkte Lord Ellenborough bei dieser Gelegenheit — „hat keine besondere Fracht versichert, wenn das „Schiff aber mit irgend einer Fracht zu Hause kommt, so hat „kein Verlust stattgefunden, dessen Entschädigung er, dem Versicherten „gegenüber, auf sich genommen hatte. Die einzige Unbequemlichkeit „die daraus geflossen ist, muß der Verlängerung der Unternehmung „zugeschrieben werden. Dies aber, wie schon früher entschieden worden," (siehe die Rechtsfälle von Anderson v^s. Wallis, und von Mc Carthy v^s. Abel) „kann nicht ein Verlust heißen. Es ist allerdings „ein Verlust des besonderen Handels, den der Versicherte „persönlich im Auge hatte, er wird aber nicht durch die Be„dingungen der Police umfaßt. Der bloße Verzug der Unterneh„mungen und die daraus entstehenden Unbequemlichkeiten (inconveni„encies) und Kosten, sind keine speciellen Ursachen eines Ver„lustes, wo der versicherte Gegenstand keinen Schaden er„litten hat, und ob die verdiente Fracht, die besondere identische „Fracht ist, für welche der Versicherer contrahirt hatte oder eine an„dere, macht durchaus keinen Unterschied; wenn Fracht zum Vollen „verdient worden ist, so ist kein Verlust da, dessen Ersatz man mit

„guten Rechte von dem Versicherer fordern könne.“ (Siehe den Fall Barclay vs Stirling, 5 Maule & Sel. 6.)

Nach denselben Grundsatze sind mehrere Entscheidungen von Lord Ellenborough und Lord Tenterden abgegeben worden; und obgleich Sir Vicary Gibbs es ernstlich in Frage gestellt hatte, ob die Versicherung der Fracht eines Schiffes nicht als besondere Versicherung auf die bestimmte Ladung angesehen werden müsse, so ist doch heut zu Tage die Gültigkeit des besagten Grundsatzes anerkannt. Wenn jedoch, nachdem gültige Notiz vom Abandon gegeben worden ist, eine später verdiente Fracht unter Umständen genommen wird, die den Rheder nicht allein seines rechtmäßigen Vortheils berauben, sondern auch durch die damit verknüpften, unvermeidlichen Kosten, ihm neue Bürden auferlegen, so verbleibt ihm sein Recht, auf Ersatz für einen Total-Verlust zu bestehen, die Fälle jedoch ausgenommen, wo in Folge seiner Befehle, der Schiffer als sein Agent und Stellvertreter sich darauf eingelassen hätte, um den sich in Aussicht stellenden Frachts-Gewinn zu sichern, und behufs der Weiterbeförderung des Schiffs, Auslagen zu machen, die den Belauf der zu gewinnenden Fracht, weit übertreffen.

Aus dem bloßen Verlust oder der Untauglichkeit des ursprünglich gebrauchten Schiffes zur Fortsetzung seiner Reise, wenn die Güter mittelst eines anderen an Ort und Stelle geschafft werden können, erwächst allerdings dem Versicherten auf Fracht, das prima facie Recht zu einem Abandon; aber der Fall eines constructiven Total-Verlustes kann darum doch nicht unbedingt angenommen werden. Wenn in dem Verlauf der Reise das erste Schiff verloren geht oder seine Tüchtigkeit zur Fortsetzung derselben aufhört, so daß dem Schiffer keine Aussicht bleibt, dasselbe reparirem zu lassen, so hat er jedenfalls das Recht, wenn nicht die Verpflichtung, die Güter mit einem anderen Schiffe weiter zu schaffen, wenn dieses zu haben ist, und bei der Ankunft des so substituirten Schiffes im Bestimmungshafen, ist die Fracht eben so gut gewonnen, als ob das ursprünglich gebrauchte Schiff die Güter abgeliefert hätte. Da es aber in solchen Fällen dennoch ungewiß bleibt, ob überhaupt irgend eine Fracht wirklich verdient werden wird, so hat der Versicherte, sobald er das Vorgefallene erfährt, dem Versicherer auf der Fracht, Notiz von seinem Abandon zu geben. Und wenn dann das zweite, als Nothbehelf angewandte Schiff, nicht in Zeiten ankommt, um die Fracht zu verdienen, ehe des Klägers Proceß seinen Anfang nimmt, so ist er berechtigt auf die

Vergütung des Schadens als Total-Verlust zu betrachten. (Siehe Phillips, im zweiten Bande seines Werkes, p. 351.) Zieht der Ablader oder sein Agent es vor, die Güter in dem Zwischenhafen in dem Zustande zu empfangen, in dem sie sich befinden, anstatt dieselben an Ort und Stelle befördern zu lassen, so kommt dem Rheder eine pro rata Fracht zu, und der Verlust, der dann ein partieller wird, unterliegt dann kein Recht zum Abandon. Wenn aber bei so bewandten Umständen, der Schiffer, ohne dazu von dem Eigenthümer der Waare berechtigt zu sein, nothwendiger und rechtmäßiger Weise zum Verkauf derselben sich entschließt, um dem raschen Fortschritt der aus dem Seeschaden entstandenen Verwesung vorzubeugen, so bleibt keine pro rata Fracht zu bezahlen, und der Verlust der Fracht wird dann ein totaler, der keine Notiz des Abandons erheischt. (Siehe Vlisboom v^s Chapmann, 13 Mees & Wels. 230.)

Wenn nach dem Verlust des ursprünglichen Schiffes, in welchem die Güter verladen waren, dieselben mit einem anderen weiter befördert werden können, und der Schiffer dazu erbötig ist, wenn dem Kaufmann aber abgewiesen wird, so ist dieser, die ganze Fracht zu bezahlen schuldig, und der Abandon kommt gar nicht in Frage.

Kann der Schaden, den das Schiff erlitten hat, innerhalb einer gewissen Zeit reparirt werden, so daß die Güter durch den Aufschub nicht verderben, so ist der Schiffer zur Reparatur verpflichtet und berechtigt, die Ladung eine billige Zeit aufzuhalten, bis diese Reparatur vollendet ist, woferne der Ablader der Güter sich nicht bereit erklärt die volle Fracht zu bezahlen. Wenn unter solchen Umständen der Schiffer seinem Rechte zur Bezahlung der vollen Fracht entsagt, und an dessen statt dem Ablader der Güter erlaubt, dieselben wegzunehmen, und an Bord eines anderen Schiffes zu verladen, so hat, nach einer in den Vereinigten Staaten abgegebenen Entscheidung, der Schiffs-Rheder kein Recht, sich des Schiffers Nachlässigkeit zu Nutze zu machen, um seinen Abandon anzuzeigen, und von dem Versicherer Ersatz für einen Total-Verlust zu fordern. (Siehe Clerk v^s Massach Fire Mar. Ins. Comp. 2 Pickering's Rep. 104, von Phillips, Vol. II p. 355 und 356 citirt.) „Was eine billige Zeit heißen kann, um die „Vollendung der Reparaturen abzuwarten", — bemerkte der Kanzler Kent — „läßt sich nicht definiren, sondern kann nur nach Maßgabe „der Zeit und des Ortes, so wie nach der Natur und dem Zustande „der Ladung bestimmt werden: eine Ladung leicht verderblicher Güter „kann sich so verschlechtern, daß sie den zu den Reparaturen nöthigen

„Zeit-Aufwand nicht vertragen kann oder des Weitertransportes nicht „für tauglich oder werthlos geachtet werden muß.“ (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 213.)

Phillips erzählt in seinem zweiten Bande S. 356 den folgenden Fall: Versicherung auf die Fracht eines Schiffes war genommen worden für die Reise von Richmond (im Staate Virginien) nach Nizza im Königreiche Sardinien. Der Schiffer, durch stürmisches Wetter und erlittene Seeschäden, sah sich gezwungen in den Hafen von Kennebunk (im Staate Maine) einzulaufen, um Reparaturen vorzunehmen: — es ergab sich, daß dazu zwei Monate erforderlich wären. Der Ablader der Parthei Taback befürchtete, daß er für den öffentlichen Verkauf in Nizza zu spät ankommen und durch den Aufschub seinen Markt verfehlen würde, bestand darauf seinen Taback zu löschen, um ihn mit einem anderen Schiffe nach seinem Bestimmungsorte zu senden, indem er sich zu gleicher Zeit erbot, die pro rata Fracht zu bezahlen, falls er dazu verpflichtet sein möchte, und fügte diesem Anerbieten die Drohung hinzu, daß er den Taback für Rechnung des Rheders lassen würde, wenn er die Umschiffung nicht erlauben wollte. Dieser willigte demnach ein, und der Taback wurde mit einem anderen Schiffe weiter gesandt. Die Fracht von Kennebunk nach Nizza war die nämliche, als die von Richmond, so daß keine pro rata Fracht verdient wurde. Die Fracht ward abandonirt; aber das Gericht erklärte, daß hier kein Total-Verlust der Fracht stattfinde und daß der Schiffer ein Recht besäße, die Ladung zurückzuhalten, bis das Schiff reparirt werden könnte, woferne der Ablader ihm nicht die ganze Fracht anböte, und daß, wäre die Reparatur vorzunehmen, dem Schiffer eine billige Zeit zugestanden werden müsse, um dieselbe zu vollenden. Bei Untersuchung der Frage, was eine billige Zeit genannt werden könne, müsse, hieß es, nicht aus der Acht gelassen werden, was ein vorsichtiger Schiffer unter gleichen Umständen thun würde, ohne die Conjunctur des Marktes mit in Anschlag zu bringen.

Auch kann kein Abandon stattfinden, noch von einer Vergütung für einen Total-Verlust der Fracht die Rede sein, wo das ursprüngliche Schiff innerhalb einer billigen Zeit reparirt, oder die Ladung in einem andern fortgeschafft werden kann, mit der wahrscheinlichen Aussicht, daß sie zuletzt in einem verkäuflichen Zustande, in ihrem Bestimmungshafen ankommen werde. Mehrere gerichtliche Erkenntnisse in den Vereinigten Staaten, haben es zur Regel gemacht, daß unter

solchen Umständen der Schiffer die Ladung weiter befördern müsse, und nicht zu rechtfertigen wäre, wenn er sie verkaufte, ferner, daß dem Rheder in Folge der Nachlässigkeit oder des strafbaren Verfahrens des Schiffers kein Recht erwachsen kann, die Güter zu verkaufen, anstatt sie weiter zu befördern, Notiz seines Abandons einzureichen und Anspruch auf Ersatz eines totalen Verlustes zu machen. (Siehe in Phillips, Vol. II p. 352 den Fall von Saltus vs Ocean Ins. Comp. 12 Johnson's Rep. 107.)

In allen diesen Fällen hat der Schiffer unbezweifelt das Recht, wenn er das ursprüngliche Schiff innerhalb einer billigen Zeit repariren lassen kann, oder wenn er anbietet, und bereit dazu ist, die Güter in einem anderen Schiffe weiter nach ihrem Bestimmungsorte zu senden, darauf zu bestehen, daß er sie behalte, oder sie weiter sende, oder seine volle Fracht dafür bekomme. Ob es eine weise oder thörichte Maßregel für den Kaufmann sein würde, dieselbe unter den bestehenden Umständen weiter zu senden, das ist eine Frage, die auf die relativen Rechte des Versicherten und des Versicherers auf Fracht, keinen Einfluß üben kann; der letztere kann nie mit gutem Rechte für irgend einen Verlust auf Fracht verantwortlich gemacht werden, der aus der Nachlässigkeit oder der Sorglosigkeit des Versicherten, oder des Schiffers und seines Agenten entstanden ist. (Siehe in Phillips, Vol. II p. 355.)

Der folgende, unlängst entschiedene Fall, einem stenographischen Berichte entlehnt, und der wie es scheint bis jetzt nicht seinen Weg in die öffentliche Presse gefunden hat, ist von besonderer Wichtigkeit.

Versicherung war genommen worden auf die Fracht eines mit Stückgut beladenen Schiffes für die Retour-Reise von Pernambuco nach Liverpool. Bei seinem Ausgang aus dem Hafen von Pernambuco ward das Schiff so beschädigt, daß es, ohne bedeutende Reparaturen völlig untauglich für die Reise ward, worauf der Capitain, anstatt dasselbe bestmöglichst zu verkaufen, sich entschloß, es repariren zu lassen, und die dazu nöthigen Gelder auf Bodmerei zu erheben. Er ging dann nach Liverpool unter Segel, und brachte das Schiff vor dem Anfang der betreffenden gerichtlichen Verhandlungen, glücklich nach Liverpool, wo es seine volle Fracht verdiente, aber mit einer Bodmerei beschwert war, deren Belauf den Werth des Schiffs, inclusive der gemachten Reparaturen und der Fracht, überstieg. Der Versicherte, der gehörige Notiz von seinem Abandon gegeben hatte, sobald er den wahrscheinlichen Belauf der vorgenommenen Reparatur-

kosten erfuhr, ließ das Schiff auf Abschlag des Bodmereibriefes verkaufen, den Ertrag, so wie die Fracht, dem Inhaber desselben auszahlen, und begann dann seinen Prozeß gegen die Versicherer für einen totalen Verlust der Fracht. Bei den gerichtlichen Verhandlungen im Gerichtshof der „Common Pleas," erklärte das Gericht den Fall für einen, in dem ein construktiver Total-Verlust vorausgesetzt werden müsse, das Schatzkammer-Gericht aber (Court of Exchequer Chambers) stieß dies Urtheil um, und sprach sich in Betreff der Fracht dahin aus, daß, da das Schiff glücklich angekommen wäre und seine Fracht verdient hätte, man nicht behaupten könne, daß ein totaler Verlust auf die Fracht stattgefunden habe, obgleich der Schiffer Unrecht gethan habe, sich auf die Reparaturen einzulassen. „Man habe „hier nicht zu untersuchen" — sagte Baron Parke — „ob es Um„stände gegeben habe oder nicht, wo es den Eigenthümern frei gestellt „gewesen wäre, den Schaden als einen totalen zu betrachten, der Un„ternehmung zu entsagen und dadurch zu einem Total-Verlust der Fracht „Anlaß zu geben; da es sich aber factisch erweise, daß die Unter„nehmung nicht aufgegeben worden sei, so habe auch der Total-Ver„lust der Fracht nicht stattgefunden. Nun aber wird gesagt, daß die „Fracht, wenn auch verdient, nicht in die Hände des Klägers gegan„gen, sondern dem Inhaber des Bodmerei-Briefes zu Gute gekom„men sei; aber dieser Inhaber befindet sich durchaus in derselben „Lage, als derjenige gewesen sein würde, an den der Kläger selbst „die Fracht übermacht und übertragen hätte; und es darf nicht be„zweifelt werden, daß ein von diesem darüber ausgestellter Empfang„Schein, so gut als ein von dem Kläger selbst gegebener Empfang„Schein sein müsse. Wenn der Kläger anstatt durch die Vermitte„lung seines Schiffers Geld auf Bodmerei zu nehmen, selbst das zu „den Reparaturen erforderliche Geld angeliehen, und dafür eine Hy„pothek auf die Fracht gegeben hätte, so würde der Fall durchaus „der nämliche gewesen sein. Es ist daher unsere Meinung, daß der „Kläger in derselben Lage sich befinde, als wenn er selbst die Fracht „empfangen hatte."

Wir brauchen hier nicht zu wiederholen, daß eine auf die Fracht eines Schiffes ausgeführte Versicherung auf jede Fracht anzuwenden sei, die das Schiff im Verlauf der bestimmten Reise verdienen kann, und daß es nicht nöthig sei, daß die anfänglich eingenommene Ladung zu diesem Verdienst beitrage — eine ihr substituirte Ladung im Verlauf derselben Reise, vertritt ihre Stelle vollkommen. Es ist

genug, daß der Fracht-Gewinn, der versichert worden, überhaupt stattfinde, und es ist keine nothwendige Bedingung der Versicherung, daß die identische Ladung, die zuerst eingeschifft worden, die Quelle desselben werde.

Zu den schwierigsten, diese Materie betreffenden Aufgaben, hat seit längerer Zeit die Beantwortung der Frage gehört, ob und in wie fern in Abandonfällen das Schicksal der versicherten Fracht, von dem Schicksale des versicherten Schiffes unzertrennlich sei oder nicht. Man nehme den Fall an, daß von einigen Versicherern die Versicherung des Schiffes geleistet worden sei, und daß man von anderen die Versicherung der Fracht erhalten habe. Ein constructiver Total-Verlust, der einen Abandon rechtfertigt, findet statt, und der Versicherte, in Folge dieses Verlustes abandonirt das Schiff an dessen Versicherer, so wie die Fracht an die Versicherer derselben. Nachdem der Abandon von allen angenommen worden ist, kommt das Schiff glücklich an und verdient seine Fracht. Wem kommt nun dieser Fracht-Gewinn zu? Dem Versicherer auf Casco? oder dem Versicherer auf Fracht?

In Frankreich wird die Fracht als zu dem Schiffe selbst gehörend betrachtet, und der Abandon des Schiffes schließt dort, als natürliche Folge, den Abandon der Fracht mit sich ein. Emérigon macht in dieser Hinsicht den Vergleich, daß der Verkauf oder die Cession eines Schiffes, dem Verkauf oder der Cession eines Obstgartens gleich komme, und sagt, daß das Recht zu der schwebenden Fracht in dem einen Falle eben so gut übertragen werde, als das Recht der am Baum hängenden Frucht in dem anderen. (Siehe Emérigon, Vol. II Chap. XVII Sect. 9 p. 256.) Folglich, vermeint er, daß die Fracht (worauf nach dem Art. 347 des „Code de Commerce“ keine Versicherung genommen werden darf) dem Versicherer zugleich mit dem Schiffe abandonirt werden müsse, und daß selbst die schon empfangene Fracht für Waaren, welche vor dem Unglücksfall gelandet worden, im Abandonsfalle dem Versicherer angehöre, nach Abzug jedoch des Hauerlohns, der für die Reise gemachten Kosten, und der auf Groß Avantur genommenen Summen. Der „Code de Commerce“ in dem schon gegebenen Art. 386 bedingt, daß „die Fracht „der geretteten Waaren, selbst wenn sie voraus bezahlt wäre, einen „Theil des Abandons des Schiffes ausmacht, und dem Versicherer zu„gehöre, unbeschadet der Rechte der Bodmerei-Geber, der Matrosen „für ihren Lohn, und der auf der Reise vorgefallenen Kosten.“ Nach

der Auslegung, welche der Königliche Gerichtshof in Rennes im Jahre 1822 dem „Code,“ in dem Rechtsfalle von Blaize v. die Compagnie allgemeiner Versicherungen in Paris (Compagnie d'Assurances generales) gab, kann nur die schon verdiente Fracht der geretteten Waaren dem Versicherer auf Casco abandonirt werden, nicht aber die zu gewinnende Fracht (fret à faire).

Mit Recht hatte sich Benecke (im dritten Bande, Kap. 12 Abschnitt 2 S. 551 bis 553 seines Werkes) gegen das Widersinnige der angeführten Bestimmung des „Code“ erhoben, und bemerkt, daß hiebei ganz aus der Acht gelassen worden, was jedoch wohl zu unterscheiden sei, ob nämlich mit dem Schiffe zugleich die sämmtlichen Ausrüstungskosten, als Proviant, Vorschuß auf die Hauergelder u. s. w. versichert sind, weil in dem Falle, wo das Schiff verunglückt, die Fracht aber ganz oder zum Theil gerettet wird, es nicht mehr als recht und billig sein würde, daß dem Versicherer des Schiffs der Theil der Ausrüstungskosten aus der Fracht zu gut kommel, der durch das Unglück nicht verloren worden ist. Ihm müssen die geborgenen und verbrauchten Victualien und das verdiente Hauergeld vergütet werden. Ist aber das Schiff ohne die Ausrüstungskosten versichert, so fällt dieser Anspruch an die Fracht von selbst weg. Der schon erworbene Gewinn des Rheders an den Frachtgeldern, zur Zeit, wo er seinen Abandon macht, bemerkt Benecke, hat mit dem Schiffe durchaus nichts gemein, und darf dem Versicherer des verunglückten Schiffes unter diesen Umständen keineswegs zufließen oder abandonirt werden. Der Gewinn an der Fracht entsteht zwar durch das Schiff, aber auf eine ganz andere Art, als der Gewinn an Waaren durch die Waaren entsteht. Bei den letzteren ist kein Gewinn möglich, wenn sie selbst verloren gehen, und mit den Waaren wird auch der etwanige Gewinn an denselben abandonirt; aber ein Fracht-Gewinn ist bei der gänzlichen Verunglückung des Schiffes möglich. Der Gewinn durch das Schiff ist daher mit dem Gewinne am Schiffe selbst, welcher auch nach dem Abandon denkbar ist, wenn z. B. das verloren geglaubte Schiff wieder erscheint, nicht zu verwechseln. Der Versicherer des Schiffs garantirt den Fracht-Gewinn nicht, und hat überhaupt mit diesem von dem Schiffe ganz unabhängigen Gegenstande nichts zu thun, folglich auch, der Natur der Sache nach, auf den Fracht-Gewinn der zur Zeit des Abandons des Schiffes schon gemacht worden ist, durchaus keinen Anspruch.

Ein anderes aber, fährt Benecke fort, ist es mit der Fracht, welche nach dem Abandon des Schiffes verdient wird. Der Ver-

ſicherer tritt ganz in die Stelle der Verſicherten, und wird ſomit Eigenthümer des Schiffs. Sein Schiff erwirbt alſo nun für ihn, ſo wie es ſonſt für den vorigen Eigenthümer erworben hat. Wenn alſo ein Schiff abandonirt wird, weil es angehalten war, nach ſeiner Freilaſſung aber die beabſichtigte Reiſe anfängt und zurücklegt, ſo gehört dem Verſicherer auf Caseo der ganze Frachtgewinn. Wird aber ein Schiff, weil man keine Nachricht von demſelben hat, abandonirt und kommt es ſpäterhin an, ſo gehört der Fracht-Gewinn bis zu der Zeit des Abandons dem Eigenthümer, der ſpätere Fracht-Gewinn aber dem Verſicherer.

In den Vereinigten Staaten, namentlich in den beiden Staaten von New-York und Maſſachuſetts, iſt es nach einer langen Contreverſe durch gerichtliche Erkenntniſſe, welche das Ober-Gericht der Vereinigten Staaten (Circuit Court of the U. S. for Massachusetts) beſtätigt, und als Regel für die Zukunft angenommen hat, entſchieden worden, daß in Fällen eines von dem Verſicherer angenommenen Abandons des Schiffes, der Fracht-Gewinn vor dem Unglück von dem Rheder, oder ſeinem Stellvertreter, dem Verſicherer auf Fracht, zurückbehalten und pro rata itineris vertheilt werden ſoll, daß aber die nachher verdiente Fracht dem Verſicherer auf Caseo zugehöre. (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 332.) Die Anſicht, welche dieſen Erkenntniſſen zur Grundlage gedient hat, entſpricht — möge das Schiff mit Inbegriff der Ausrüſtungskoſten oder ohne dieſelben verſichert worden ſein, zum Theil den Anſichten Benecke's, welcher jedoch ſpäter in ſeinen „Principles of Indemnity“ noch weiter gegangen iſt, und dort S. 408 den Grundſatz aufgeſtellt hat, daß der Verſicherer auf Fracht, wenn eine Separat-Verſicherung und nachher ein Abandon derſelben ſtattgefunden hat, eine perſönliche Forderung an den Rheder für die ſpäter erworbene Fracht beſitzt, da dieſe, hätte ein Abandon nicht die ganze Sachlage verändert, in ſeine Hände gegangen ſein würde.

In England iſt man nach einer ſehr langwierigen Controverſe und verſchiedenartigen Entſcheidungen der Gerichte zuletzt auf die rechte Bahn gelangt und ſcheint der Lehre den Vorzug geben zu wollen, erſtlich: daß die ganze, zur Zeit des Unglücksfalles ſchwebende Fracht, welche ſpäter von dem Schiffe verdient werden mag, in Folge des Abandons völlig und durchaus denjenigen zugehört, zu deſſen Gunſten das Schiff abandonirt wird; zweitens: daß alſo, wenn die ganze Fracht des Schiffs dann noch in der Schwebe iſt, ſo

ist das Ganze durch den Abandon übertragen; wenn jedoch ein Theil der Fracht, in Folge einer Chartepartie, durch die Ablieferung eines Theils der Ladung in einem Zwischenhafen vorher schon verdient, oder wenn sonst eine Prorata-Fracht vor dem Total-Verlust erworben worden ist, so können diese vorher erworbenen Frachttheile durch den Abandon des Schiffes nicht mehr an den Versicherer der Fracht oder anderweitig transferirt werden. Indem Arnould (im zweiten Bande seines Werkes S. 1151) uns diese Regel, welche, wie man bemerken wird, auch mit der heut zu Tage in Frankreich vorgeltenden Ansicht der Sache übereinstimmt, als das definitive Resultat der gerichtlichen Entscheidungen dieser wichtigen Frage giebt, läßt er die Möglichkeit einer verschiedenen Feststellung derselben obwalten, da er auf den vor dem Englischen Oberhause (House of Lords) noch anhängigen Rechtsfall von Stewart vs Dennistoun hinweist, und die Worte gebraucht: „dies scheint bei uns das Gesetz über diesen Gegenstand zu sein“ (the doctrine of our Law on this subject seems to be). Vor der Hand aber muß man annehmen, daß die Entscheidung, welche in dem Rechtsfalle von Case vs Davidson abgegeben ward, die letzte war, welche als Norm für die Zukunft gelten konnte, und diese Entscheidung bestimmte, daß in dem Falle separater Versicherungen und des Abandons von Schiff und Fracht an die respectiven Versicherer auf beiden Policen, die Versicherer der Fracht durch das Abandon nichts gewinnen können, sondern daß die ganze schwebende und definitive Weise durch das Schiff bei seiner Ankunft verdiente Fracht, dem Versicherer des Schiffs beim Abandon desselben, als ein von ihr unzertrennlicher Theil, übertragen sei und zukommen müsse. In dem besagten Falle hatten die Versicherer die ganze Fracht gefordert, und sie ward ihnen auch zugesprochen, ohne daß von dem Unterschied zwischen der, vor dem Verluste, und nach demselben vor und nach dem Abandon verdienten Fracht, die mindeste Notiz genommen ward. (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 333.) Es war gerade in diesem Falle, daß der Englische Richter Bayley, und, ganz im Einklang mit ihm, Benecke, die Ansicht aussprach, daß der Versicherer auf Fracht, der einen Abandon derselben angenommen, und die desfalsige Abrechnung für einen Total-Verlust vollzogen hätte, berechtigt sein würde, von dem Versicherten die zuletzt verdiente Fracht zurückzufordern. (Siehe, was den Richter Bayley betrifft, 5 Maule & Sel. 85, und Benecke's: Principles of Indemn. 410.) Wollte man dies nicht zugeben, so mußte man folgerechter Weise voraussetzen, daß es

dem Versicherten mittelst des Abandons des Schiffes freistehen müßte, einen Dritten die Rechte zu übertragen, welche dem Versicherer auf Fracht, in Folge des ihm gemachten Abandons derselben, natürlich zukämen und ihn auf diese Weise für Verlüste verantwortlich zu machen, welche nicht aus den Gefahren entstünden, gegen welche er Versicherung geleistet hätte, sondern aus den willkührlichen Handlungen des Versicherten selbst geflossen wären. Daher ist es in England in allen Fällen, wo derjenige, an den das Schiff abandonirt worden, seine Rechte nicht geltend macht, zur Regel geworden, daß der Versicherer auf Fracht, zu dessen Gunsten der Abandon derselben stattgefunden, und der einen totalen Schaden bezahlt hat, von dem Versicherten als Bergelohn die Rückzahlung einer jeden Fracht zu fordern berechtigt ist, die nachher verdient worden, weniger die damit verknüpften Unkosten. (Siehe den Rechtsfall von Barclay v. Stirling, in 5 Maule & Sel 6.) Um die hieraus fließenden Uebelstände zu vermeiden, müßten Schiff und Fracht zusammen versichert werden, oder wenn der Rheder das Schiff ohne die Ausrüstungskosten durch eine Police, und die Brutto-Fracht durch eine andere gedeckt haben will, so müßte die Police des Schiffes die klare und bestimmte Stipulation enthalten, daß in Abandonfällen der Versicherer nur auf die Netto-Fracht, oder auf den möglichen Gewinn bei der Reise Anspruch machen kann. Dies empfiehlt Benecke in seinen „Principles of Indemn. in Mar. Ins. p. 418. und aus dem Munde des Englischen Oberrichters Dallas, sind in dem bereits oben citirten Falle von Case v. Davidson. (Siehe 2 Brod. & Bingh. 367) ähnliche Empfehlungen geflossen. So wie sich in diesem Falle das Gesetz in England gestaltet hat, — dies bemerkt auch Phillips im zweiten Bande seines Werkes S. 488 — bietet es die Anomalie dar „daß der Versicherte auf Fracht, durch einen Separat-Contract mit einem Dritten, „den Versicherer derselben des Bergelohns berauben kann, zu dem er „unfehlbar berechtigt sein mußte, wenn kein solcher Contract geschlossen „worden wäre.“ Wie man dies in den Vereinigten Staaten zu vermeiden gesucht hat, haben wir schon oben gezeigt.

In Betreff der in letzter Instanz erworbenen Fracht, welche als Bergelohn in den Händen derer verblieb, zu deren Gunst ein Abandon derselben stattgefunden hatte, wurden in England durch richterlichen Ausspruch folgende Bestimmungen festgesetzt:

erstlich, müssen die mit der Einschiffung der Retour-Ladung verknüpften Unkosten, da sie ausschließlich zum Nutzen der Versicherer

auf Fracht gemacht wurden, auch ausschließlich von ihnen getragen werden.

Zweitens müssen die für Schiff und Schiffsvolk ausgelegten Unkosten, die Prämie von der betreffenden Versicherung, die Volkshauer und die Kosten der Beköstigung von Schiffer und Schiffsvolk, von dem Augenblick ihrer Erlösung vom Embargo bis zur wirklichen Freilassung des Schiffs, so wie die Volkshauer während der Dauer des Embargo's, von dem Bergelohn abgezogen und zwischen den Versicherern auf beiden Policen, nach Maßgabe ihres respectiven Interesses, vertheilt werden. In dieser Hinsicht hatte Lord Ellenborough zu erkennen gegeben, daß die Volkshauer während der Dauer der Aufhaltung wohl in Havarie grosse kommen konnte.

Drittens dürfen die Auslagen für Schiff und Ladung im Entlöschungshafen, die Kosten der Versicherung des Schiffs für eine Retour-Reise und die Werthverringerung desselben durch die Abnutzung nicht in Anschlag gebracht werden, da sie nicht von der Fracht berechnet werden können.

Diese Bestimmungen waren das Resultat des Rechtsfalles von Sharp v. Gladstone (siehe 7 East Rep. 24), wo der Schiffs-Eigenthümer, zur Zeit des sogenannten Russischen Embargo's in 1800 folgende Abzüge von der Fracht zu nehmen verlangt hatte, ehe er dieselbe als Bergelohn an die Versicherer auf Fracht (welche bereits einen Total-Verlust getragen und bezahlt hatten) auszubezahlen sich entschließen konnte; nämlich 1) die Unkosten der Verschiffung der Ladung, für welche die Fracht bezahlt war, Hafen-Unkosten und Ausladung für Schiffer und Schiffsvolk in St. Petersburg und Sundzoll in Helsingör; 2) Assekuranz darauf; 3) Volkshauer und Victualien für Schiffer und Volk von dem Augenblick an, wo sie in Rußland freigegeben, bis sie in Liverpool abgedankt wurden; 4) Volkshauer während der Dauer des Embargo's, da die Russische Regierung für ihre Ernährung gesorgt hatte; 5) die Unkosten für Schiff und Ladung in Liverpool; 6) Versicherung des Schiffs für die Retour-Reise; 7) die Werthverringerung des Schiffes durch Abnutzung.

Viertes Kapitel.

Wirkungen und Zeit des Abandons.

Aus der schon in der Einleitung zu diesem Titel gegebenen Definition des Wortes: Abandon, dieser nämlich, daß er eine völlige Uebertragung des Eigenthumsrechtes der versicherten Sache an den Versicherer bedeute, folgt es, daß keine Widerrufung desselben stattfinden kann, sobald er entweder gerade dazu, oder auch durch eine darauf bezügliche Notiz dem Versicherer angezeigt und von ihm angenommen worden ist, den Fall ausgenommen, wo er in einer irrigen Nachricht oder Auffassung der Thatsachen seine Quelle gefunden hätte.

Durch die erfolgte Annahme des vorgeschlagenen Abandons entsagt der Versicherer allem Rechte, die Gründe, auf denen er beruht, in Abrede stellen zu können, selbst wenn der Gegenstand der Versicherung ohne Beschädigung wieder zum Vorschein kommen sollte.

Der Leser wird sich aus dem Französischen „Code de Commerce“ Art. 385 erinnern können, daß „der Versicherer sich nicht „unter dem Vorwande, daß das Schiff zurückgekommen sei, von „der Bezahlung der versicherten Sache lossagen kann, — sobald der „Abandon angenommen oder für gültig erklärt worden ist.“ Boulay-Paty hat (in seinem Cours de Droit Comm. Tit. XI Sect. 7 Vol. IV p. 380) die Wirkung einer solchen Annahme richtig genug in den Worten geschildert: „Par leur acceptation volontaire il s'est fait un „pacte entre les parties, qui a tout terminé.“

Die wichtigen Folgen der Annahme eines Abandons führen zu der natürlichen Untersuchung der Frage: wodurch bewährt sich diese Annahme?

In Frankreich öffnet der oben theilweise citirte Artikel 385 des „Code de Commerce“ die Bahn zu einem Proteste, für den Fall einer Nicht-Annahme, in dem er die Bedingung vorschreibt, daß der

angezeigte Abandon, entweder angenommen oder für gültig erklärt werden muß, um gesetzliche Kraft zu erlangen. Es steht also dem Versicherer frei die Annahme des Abandons zu verweigern, oder seine Gültigkeit zu bestreiten und es auf eine Untersuchung ankommen zu lassen.

In England, wie wir schon zu bemerken Gelegenheit gehabt haben, ist keine Form der Annahme vorgeschrieben; aber irgend eine mündliche oder schriftliche Einstimmung des Versicherers, aus welcher man mit Bestimmtheit schließen kann, daß es seine Absicht sei oder gewesen sei, denselben anzunehmen, in eine hinlängliche Annahme — was darüber gesagt oder zu Papier gebracht wird, muß bestimmt und keiner zweideutigen Auslegung unterworfen sein. (Siehe oben S. 451.) Daß, ganz im Widerspruch mit der Italienischen Regel: „chi tace, consente“,*) das bloße Stillschweigen des Versicherers nach empfangener Notiz des Abandons nicht allemal als Annahme gelten könne, ist ebenfalls oben S. 452 in den Worten des Amerikanischen Richters Story gesagt worden. Aber aus seinen Handlungen darf der Versicherte manchmal mit Recht den Schluß ableiten, daß er dem Abandon seine Zustimmung gegeben habe, wie z. B. in dem Falle, wo ein Versicherter, der ein Interesse in einer Ladung Wein besaß, sobald er die Strandung derselben erfuhr, den Versicherern den Vorfall und seinen daraus erfolgenden Abandon unmittelbar anzeigte, und von diesen die Weisung erhielt, nach Gutdünken zum Besten aller Interessenten verfahren zu wollen. Hierauf geschah ihrer Seits kein weiterer Schritt, bis sie, zwei Monate später von dem stattfindenden öffentlichen Verkauf der geretteten Weine unterrichtet, dagegen ihren Protest einzulegen für gut fanden. Als die Sache zur Klage kam, erklärte das Gericht, daß da sie während einer so langen Periode sich ruhig verhalten, keinen Schritt weiter gethan, und dadurch den Versicherten zu glauben veranlaßt hätten, der Abandon sei angenommen worden, so müßten sie auch in dem Lichte betrachtet werden, als ob sie ihn genehmigt hätten, und daß sie folglich sich der Forderung des Ersatzes für einen Total-Verlust nicht entziehen könnten. (Siehe Hudson vs. Harrison, 2 Brod. & Bingh. 97 und 6 Moore 288.)

Irgend ein Schritt, auf den ein Versicherer, nach erhaltener No-

*) Das ganze Sprichwort sagt: „Chi tace consente e chi consente, non dice niente.“

tiz des Abandons, sich zum Besten des Versicherten einläßt, gilt in den Vereinigten Staaten als Beweis der erfolgten Annahme desselben. Es ereignete sich gerade in dem oben citirten Falle von Peele vs Mercht. Ins. Comp., den auch Phillips, im zweiten Bande seines Werkes S. 402 citirt, daß der Versicherer, der vom Abandon gehörige Notiz erhalten hatte, ein gestrandetes Schiff, nachdem es abgebracht worden war, trotz seines, gegen die Annahme des Abandons, erlassenen Protestes in Besitz nahm, um es für Rechnung und zum Besten des Versicherten repariren zu lassen. Da er hiezu nur nach erfolgter Annahme des Abandons hätte berechtigt sein können, so erkannte das Gericht hierin einen hinlänglichen Beweis der wirklich erfolgten Annahme.

In der That müßte der Versicherer, der einen Abandon nicht annehmen will, und sich von der ganzen Sachlage hat unterrichten können, die allererste Gelegenheit wahrnehmen, um seine Weigerung dem Versicherten kund zu thun und zu verhindern, daß dieser durch sein Stillschweigen misleitet werde.

Die Zeit, innerhalb welcher ein Abandon angenommen werden muß oder zurückgewiesen werden kann, ist in England durch kein Gesetz bestimmt. Lord Eldon war der Ansicht, daß da der Versicherte verpflichtet ist, sich unmittelbar zu entschließen, ob er einen Abandon machen wolle oder nicht, so müsse, in Recht und Billigkeit, auch auf dem Versicherer eine analoge Verbindlichkeit ruhen, „den Abandon de „presenti anzunehmen," mit andern Worten: seine Weigerung nicht zurück zu halten, wenn er dies seinem Interesse für angemessen hält.

Der Abandon ist, wie bereits gesagt, unwiderruflich, woferne man nicht beiderseitig über die Zurücknahme desselben einig wird. Er besteht in seiner vollen Kraft; und alle von dem Schiffer, als Vertreter der Interessen aller Betheiligten, nach dem Abandon zu ihrem Besten getroffenen Maßregeln, können seine Wirksamkeit nicht aufheben. Wenn aber der Schiffer, in Folge eines vom Versicherten erhaltenen Auftrags oder ausschließlich zu seinem Besten auftritt und handelt, so darf der Versicherer den Abandon als aufgehoben betrachten. Der Schiffer muß, nach erfolgtem Abandon, sich hüten irgend etwas zu thun, das den Stempel der ausschließlichen Autorität des Rheders verräth; was er thut, muß das allgemeine Beste zum Zweck haben. So hatte z. B. ein Versicherter, nach gegebener aber nicht angenommener Notiz seines, auf richtigen Gründen beruhenden Abandons, ein Schiff, das völlig unbrauchbar geworden und der Repara-

turkosten nicht werth blieb, nicht zu seinem eigenen, sondern zum Besten aller Interessenten verkauft. Das Gericht in New-York (siehe den Fall von Walden vs Phoenix Ins. Comp., in 5 Johnson's New-York Rep. 510) hielt dafür, daß hiedurch der Abandon keineswegs als aufgehoben anzusehen sei. Hätte aber der Versicherte das Schiff zu seinem eigenen Besten verkaufen oder gar für eigene Rechnung einkaufen lassen, und es zu einer neuen Reise gebraucht, so müßte dies als eine Zurücknahme des Abandons gelten. (Siehe Ogden vs Fireman Ins. Comp., 10 Johnson's New-York Rep. 177.)

Eine wichtige Folge des Abandons ist die Verantwortlichkeit, welche auf dem Versicherer, als substituirten Eigner des versicherten Gegenstandes lastet; — denn es ist selbstverständlich, daß wenn er zum Genuß aller damit verknüpften oder daraus entstehenden Vortheile berechtigt ist, so kann er sich auch den darauf lastenden Bürden nicht entziehen. Das übertragene Eigenthum muß bei dem Versicherer, zu dessen Gunsten der Abandon geschieht, als Bergelohn gelten — von den Engländern und Amerikanern „salvage" genannt, und aus diesem Bergelohn müssen ganz oder pro rata, alle auf das übertragene Eigenthum haftenden Ansprüche befriedigt werden, wie z. B. die der Schiffsmannschaft für Hauer. Denn da die Versicherer des Caseo's und der Fracht, durch den Abandon des Rheder's Stelle vertreten, so müssen sie auch seine Verbindlichkeiten vollziehen. Wo das Schiff ganz zu Grunde geht und keine Fracht verdient wird, da haftet kein Versicherer für Volkshauer; wenn aber ein Theil des Wracks geborgen, obgleich keine Fracht verdient wird, da sind die Matrosen, welche das ihrige zu der versuchten Rettung des Schiffs beigetragen haben, berechtigt ihre Hauer bis zum Belauf des Ertrags des Wracks zu erhalten. Der Richter Story in den Vereinigten Staaten, hat die Ansprüche des Schiffsvolkes in dergleichen Fällen, vielmehr für Bergelohn als für Hauer ansehen wollen, (siehe den Fall der Two Catherines, 2 Mason's Com. Rep. 319) und der Kanzler Kent (siehe seine Commentaries, Vol. III p. 195) billigt diese Entscheidung auf dem Grunde, daß wenn man in dergleichen Fällen der Volkshauer, eo nomine ein Recht zu erkennen wollte, so würde man gegen den großen Grundsatz des See-Rechtes verstoßen, der in der Fracht die Mutter der Volkshauer, und in der Sicherheit des Schiffes, die Mutter der Fracht anerkennt. Der Englische Richter Lord Stowell hat anderer Seits des Schiffsvolks Ansprüche für eigentliche Hauer auf die geborgenen Theile des Schiffes, so weit das Product derselben

reicht, vertheidigt und gelten lassen. Dieser Urtheilsspruch des berühmten Oberrichters der Englischen Admiralität, bemerkt Arnould, ist einer der beredtesten die aus seinen Lippen hervorgegangen sind. (Siehe den Rechtsfall des Schiffs: The Neptune, Clark, in 1 Hagg. Adm. Rep. 227.) Man nenne aber das Kind wie man wolle, jedenfalls ist es Gesetz, daß die Ansprüche der Mannschaft für Volkshauer, entweder aus dem Provenü der Fracht, wenn eine verdient, oder des Wracks, wenn irgend etwas davon geborgen wird, bezahlt werden müssen.

Somit — und dies muß nicht unbeachtet gelassen werden — sind die Versicherer auf Caseo, denen das Schiff abandonirt wurde, verantwortlich für das Bergelohn, und die Versicherer der Fracht, denen dieselbe abandonirt worden ist, nehmen das Netto-Product der wirklich verdienten Fracht, nach Abzug aller Kosten für die Wiederverschiffung der Ladung, und andere mit dem Fracht-Gewinn verknüpften Kosten, als Bergelohn an. Aber diese Regel umfaßt keineswegs die auf das Eigenthum vor dem Unglücksfalle haftenden, und aus Contracten mit einem Dritten entstandenen Lasten, wenn ihr Ursprung nicht in den Gefahren liegt, wogegen man Versicherung genommen. Dies ist einer Entscheidung gemäß, welche in den Vereinigten Staaten in dem Rechtsfalle von Williams vs Smith (siehe 2 Caines 20, und Phillips, Vol. II p. 423) abgegeben ward, wo Bodmerei auf ein Schiff gegeben war, ehe dasselbe das Eigenthum des Versicherten ward.

In dem Falle des Abandons, einer durch das Seewasser beschädigten Ladung, ist die Frage erhoben worden, ob der Versicherer das Geborgene unter der Verpflichtung annimmt, des Rheders Ansprüche für Fracht zu befriedigen, ferner, ob es sich hier um die ganze Fracht handelt, welche das ursprünglich gebrauchte oder das substituirte Schiff bei ihrer später erfolgenden Ankunft verdienen könnte, oder um die pro rata Fracht, welche nach dem Empfang der Güter in einem Nothhafen, der Kaufmann dafür zu bezahlen haben dürfte. Aber schon lange hat in England die Regel geherrscht, die in dem, unserem ersten Bande einverleibten Rechtsfalle von Baillie vs Modigliani (siehe in Park, p. 116 Edit. 8) festgestellt wurde, daß der Versicherte in solchen Fällen, den Verlust auf die Fracht, nicht auf den Versicherer der Güter werfen kann, und zwar deswegen nicht, weil er sich nicht dafür verbindlich gemacht hat, und weil der Abandon, obgleich dadurch der Versicherer an die Stelle des Versicherten gesetzt wird, dies nur

bis zum Belauf der geschlossenen Versicherung thun kann, welche in einer allgemeinen Police auf Güter, die Fracht nicht deckt.

In den Vereinigten Staaten hat sich, in dem, vor dem Richter Story verhandelten Rechtsfall der Columbian Ins. Comp. v. Catlett (siehe 12 Wheaton's, Rep. 383) dieselbe Regel, Anerkennung verschafft. Bei dieser Gelegenheit ward es entschieden, daß wenn die Versicherer sich gezwungen gesehen hätten, dem Rheder seine Fracht zu bezahlen, um in den Besitz der geborgenen Güter zu kommen, so wären sie berechtigt gewesen, den Betrag derselben von dem Total-Verlust abzuziehen, oder wenn dieser bereits bezahlt wäre, ihn von dem Versicherten als vorgeschossenes Geld zurückzufordern.

Wo Güter in einem Nothhafen nothwendigerweise, der erforderlichen Schiffs-Reparaturen wegen, gelandet und dann verkauft werden müssen, weil sie nicht wieder verschifft werden könnten, ohne der unvermeidlichen Gefahr des gänzlichen Verderbs entgegen zu gehen, so sind nach Englischem Gebrauch die Versicherer der Güter verpflichtet, die darauf haftende Fracht zu bezahlen. Diese Regel beruht auf der natürlichen Ansicht, daß der Verkauf zum Besten der Versicherer stattfindet, da sie durch den Abandon, oder durch die Vergütung für einen Total-Verlust auch ohne Abandon, das Recht zum Ertrag des Verkaufs erhalten, und folglich die darauf haftende Fracht, dem Schiffs-Rheder bezahlen müssen. (Siehe Stevens p. 81.)

Nach demselben Grundsatz ist der Versicherer, in allen Fällen wo die Güter in einem Nothhafen gelandet werden, und mittelst eines anderen Schiffes weiter befördert werden müssen, gehalten, die etwanige Mehrfracht zu bezahlen. Diese Regel, welche nach dem Art. 393 des Französischen „Code de Commerce" in Frankreich ihre Geltung hat, ist bis jetzt in England, durch keine gerichtliche Entscheidung zur allgemeinen Anerkennung gelangt. Phillips erhebt hier die Frage, ob in einem Falle, wo die Fracht den Werth der geborgenen Güter überstiege, der Versicherer, dem diese abandonirt worden sind, gezwungen sei dieselben anzunehmen, und giebt dann als seine Meinung, daß wenn derselbe nur zeitige Anzeige von dieser seiner Absicht machte, er berechtigt sein dürfte, nach Bezahlung eines Total-Verlustes den Empfang der geborgenen und so belasteten Güter abzulehnen (siehe Phillips, Vol. II p. 438. 439). Da er aber in Folge des Abandons in jeder Rücksicht die Stelle des Versicherten vertritt, so würde er nach der Ansicht Arnould's (siehe Vol. II p. 1185) eben so wenig berechtigt sein, aus diesem Grunde das Eigenthumsrecht der Güter

zu verleugnen und von ſich zu weiſen, als es der Verſicherte ſelbſt thun könnte.

Ueber dieſen Punkt, ob der Conſignatair einer Ladung oder Parthei Waaren, welche während oder durch die Reiſe bedeutend verſchlechtert worden ſind, dieſelben in Empfang nehmen und die darauf haftende Fracht bezahlen müſſe, oder ob er die Güter an Zahlungsſtatt für die Fracht, dem Schiffer abandoniren kann, iſt die Meinungsverſchiedenheit von einem Jahrhunderte in das andere, endlich in das dritte gezogen worden. Valin behauptet (ſiehe ſeinen Comment. Tom. I. p. 670) daß die Vorſchrift der „Ordonnance de la marine," welche ihm die Verpflichtung auferlegt, die Fracht verdorbener Güter zu bezahlen, ohne das Recht zu beſitzen, dieſelben für die Fracht zu abandoniren, allzuhart, und die Ladung ſelbſt, der eigentliche Fonds ſei, aus dem die Mittel zur Bezahlung der Fracht hergenommen werden müſſe; Pothier (ſiehe ſein Kapitel: „Chartepartie" No. 59) behauptet gerade das Gegentheil und ſpricht ihm das Recht ab, die Conſignation von ſich abzuweiſen. Nach dieſem letzteren Grundſatz, welcher mit jener „Ordonnance," und in Folge derſelben auch mit dem Franzöſiſchen „Code de Commerce" übereinſtimmt, ward in dem Rechtsfalle von Griswold v^s The New-York Ins. Company, ein richterliches Erkenntniß abgegeben. Kent, indem er daſſelbe billigt, ſagt: daß der „Code de Commerce" aller weiteren Discuſſion und allem Zweifel über dieſen Gegenſtand, ein Ende mache. Die beiden hierauf bezüglichen Artikel des beſagten „Code" ſprechen wie folgt:

Art. 305. „Wenn der Conſignatair ſich weigert die Güter in „Empfang zu nehmen, ſo kann der Schiffer, unter gerichtlicher Ver„rechtigung, dieſelben, Behufs der Zahlung der Fracht, verkaufen, und „ſich zum Depot des Ueberſchuſſes verpflichten laſſen. — Ergiebt ſich „eine Unzulänglichkeit der Mittel, ſo behält der Schiffer ſeinen Regreß „gegen den Ablader."

Art. 310. „Der Ablader kann die im Preiſe gefallenen, oder „durch ihre innere Beſchaffenheit (vice propre) oder ſonſt durch See„ſchäden verdorbenen Güter, nicht für die Fracht abandoniren. Wenn „aber die Gebinde, welche Wein, Oel, Honig und andere Flüſſigkeiten „enthielten, dermaßen geleckt haben, daß ſie, wenn nicht ganz leer, „doch beinahe leer ſind, dann können die gedachten Gebinde für die „Fracht abandonirt werden."

Kent's Bemerkungen über die ganze Sachlage ſind nun folgende: „Der Schiffs-Rheder entledigt ſich der übernommenen Verbindlichkeit,

„wenn er die Güter trägt und abliefert. Sein Recht zu der Fracht „wird dann ein absolutes, und als Träger versichert er den gesunden „Zustand der Ladung eben so wenig, als er sie gegen die Gefahren „der See, oder inneren Verderb, oder gegen die Conjunctur des „Marktes versichert, wohin sie gebracht werden. Wenn er im Ver„lauf der Reise redlich und mit Wachsamkeit seine Pflicht erfüllt, so „hat er mit der Werthverringerung der Ladung nichts zu thun. Sie „kann die Sicherheit vermindern, welche ihm sein Pfand verleiht, aber „auf seine persönlichen Ansprüche an den Abandon übt sie keinen Ein„fluß aus.“ (Sodann setzt Kent hinzu:) „Wenn die Fässer Wein, „Rum oder andere Flüssigkeiten, oder Zucker enthalten und ihr In„halt ausgewaschen wird, so daß die Fässer leer ankommen, so haftet „keine Fracht darauf; der Rheder würde aber allerdings zu seiner „Fracht berechtigt sein, wenn es sich erwiese, daß die Fässer ordentlich „gestauet waren, und daß ihr Inhalt nur durch ihr Leckwerden, oder „durch natürliche Leerage, oder durch Unvollkommenheit der Fässer „verschwunden wäre.“ (Siehe Kent, wie oben, Vol. III p, 225.)

Aus dem Gesagten ergiebt sich sodann mit Gewißheit der allgemeine Grundsatz, daß der Schiffer, der sich keine Vernachlässigung seiner Pflicht hat zu Schulden kommen lassen, unter allen Umständen zu seiner Fracht ein unbedingtes Recht besitzt. Die Waare worüber er Connossemente gezeichnet hat, muß ihm, in erster Instanz, dafür haften, in der zweiten der Consignatair, und sollte dieser die Empfangnahme der Waare ablehnen, und dieselbe eine Verschlechterung und Werthverminderung erlitten haben, die des Capitains Pfand für den Betrag der Fracht unzugänglich macht, so ist es in der letzten Instanz der Ablader. Da es einem Jeden freisteht, ein ihm zugedachtes Mandat von sich abzuweisen, so leuchtet es von selbst ein, daß dem Consignatair die Empfangnahme der Ladung oder Güter nicht aufgebürdet werden kann. Recht und Billigkeit stellen dies außer allem Zweifel. Nach dem oben citirten Art. 310 des „Code de Commerce“ kann aber auch der Ablader die verdorbenen Güter nicht für die Fracht abandoniren, wenn durch die Weigerung des Consignatairs, dieselbe anzunehmen, oder durch die Unzulänglichkeit des aus dem Verkauf der Waare gelöseten Netto-Products, der Capitain sich in dem Falle befände, auf ihn zurückkommen zu dürfen *).

*) In Hamburg war es früher Gebrauch, daß man dem Schiffer eine verdorbene Ladung, z. B. von Südfrüchten, Citronen, Apfelsinen und dergleichen

Die ganze Frage ist demnach auf reinen Boden gestellt, nur muß, begreiflicher Weise, der Capitain dafür sorgen, daß er die ihm natürlich angewiesene Bahn nicht verläßt, und nicht eher seine Ansprüche an den Ablader geltend macht, als nachdem er, ohne Erfolg, gegen die ihm durch Conossement oder Manifest gegebenen Empfänger aufgetreten ist, und aus dem unter gerichtlicher Autorität vorgenommenen Verkauf, das Erforderliche nicht gelöst haben wird.

Es ist bemerkenswerth, daß Lord Tenterden (Abbott), der in seinem „Treatise of Law relative to Merchant ships and Seamen" die ganze Reihe von Autoritäten, die sich über diese wichtige Frage ausgesprochen haben, so vollständig giebt und dieselben analysirt, seine eigene Ansicht zurückhält, und sich damit begnügt, anzudeuten, daß sie in England zu keiner gerichtlichen Entscheidung, oder was dasselbe ist, zu keiner gesetzlichen Bestimmung gelangt ist. (Siehe die neueste, achte Ausgabe des gedachten Werkes durch William Shee, London 1847. Chap. IX p. 427.) Lord Ellenborough, der in dem Rechtsfalle von Miles u. a. v^s Bainbridge, der am 29 December 1804 in Guildhall verhandelt ward, seine Zweifel ausgesprochen hatte, bemerkte, daß wenn man dem Consignatair das Recht zusprechen wollte, die Waare der Beschädigung wegen von sich abweisen zu können, so würde man den Schiffer verhindern, seine in Gemäßheit des Conossementes eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen, und daß es in Frage gestellt bleiben müsse, ob der Schiffer den Kaufmann zwingen könne, die Güter zu empfangen und die Fracht dafür zu bezahlen. (Siehe Basten v^s Butler, 7 East. 479.)

Es bleibt uns jetzt nur noch ein Punkt zu berühren — die Pflichten des Schiffers in Abandonfällen, wo er als Stellvertreter der Interessen des Versicherten bis zum Abandon, dann aber, nach vollbrachtem Abandon, als Stellvertreter des Versicherers zu handeln hat.

Dem allgemeinen Seerechte zufolge, ist der Versicherte, sobald ein Unfall stattfindet, der zum Abandon berechtigt, verpflichtet, sein Möglichstes zu thun, um dem Versicherer die Bürde dieses Unfalls zu erleichtern. Dadurch, daß der Versicherte bei einer solchen Ver-

für die Fracht abandoniren konnte, neuere gerichtliche Entscheidungen haben denselben aber aufgehoben, und dem Schiffer volle Fracht zuerkannt, wenn der Verkauf derselben am Bestimmungsort dieselbe nicht deckt, da es unbillig sein würde, den Schiffer für eine verfehlte Speculation des Kaufmannes büßen zu lassen.

legenheit im Interesse der Versicherer handelt, wird sein Recht zum Abandon nicht gefährdet. Die Pflicht, diesem auf das Spiel gesetzten Interesse seine beste Sorgfalt zu widmen, wird ihm mehr oder weniger durch die allgemeine Abfassung der Policen, oder auch durch die besonderen Stipulationen der verschiedenen Handelsgesetzbücher auferlegt.

In den Londoner Policen (siehe in unserem ersten Bande S. 442) wird es ausdrücklich gesagt: „Und in den Fällen eines „Verlustes oder eines Unglückes, soll es den Versicherten, ihren Factoren, Dienern und Bevollmächtigten gesetzlich zustehen (it may be „lawful) zum Behuf der Vertheidigung, Sicherstellung und des Wiederbesitzes der besagten Güter und Waaren, und des Schiffes u. s. w. „ohne Präjudiz für diese Versicherung, gerichtlich zu belangen, „zu arbeiten und zu reisen, u. s. w.“

Diese Clausel spricht nur von der gesetzlichen Befugniß — „it may be lawful,“ das Interesse der Versicherer wahrzunehmen, es ist aber einverstandene Sache, daß der Versicherte seiner Pflicht zuwider handeln würde, wenn er in Unglücksfällen sorglos und mit Gleichgültigkeit zu Werke ginge.

In Frankreich spricht sich der „Code de Commerce“ in seinem Art. 381 in den Worten aus: „In Fällen eines Schiffbruchs oder „einer Strandung mit Bruch, ist der Versicherte, ohne Präjudiz seines „zur gehörigen Zeit zu machenden Abandons, Behufs der Wiedererlangung der schiffbrüchigen Effekte zu arbeiten verpflichtet (doit travailler).“

Das Spanische Gesetzbuch sagt Art. 921: „Bei Schiffbruch „oder Nehmung ist der Versicherte verpflichtet, allen möglichen Fleiß „anzuwenden, um die verlorenen Güter zu bergen oder zu erlangen, „dem Abandon unbeschadet, den er etwa befugt sein mag, seiner Zeit „zu machen.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ Art. 676 enthält die schon angegebenen Worte: „Der Versicherte, indem er „seinen Abandon macht, ist gehalten, den Versicherern Alles anzuzeigen, was er gethan hat, um die versicherten Gegenstände wieder zu „erhalten, desgleichen die Personen oder die Correspondenten anzugeben, die er dazu gebraucht hat.“

Der Portugiesische „Codigo Commercial“ giebt in seinem Artikel 1802 buchstäblich den vorangehenden Holländischen Artikel wieder. Beide folglich bestimmen deutlich genug die Gränzen, welche der In-

tervention des Versicherten in Unglücksfällen vorgeschrieben sind, bis der Versicherer die Sache selbst in Händen nehmen und weiter darüber verfügen kann, beide erkennen jedoch bis dahin die auf ihm ruhende Verbindlichkeit an, für das gefährdete Eigenthum nach bestem Vermögen zu sorgen.

Das Preußische Assekuranz-Recht thut ein ähnliches durch seinen § 2304, der die Worte enthält: „Der Versicherte kann sich seiner „Verbindlichkeit, zur Rettung der versicherten Sache ferner allen Fleiß „und Mühe anzuwenden, nur in dem Falle entziehen, wenn bei See„Versicherungen ein Total-Schade höchst wahrscheinlich ist.“

Aus allen diesen Vorschriften ergiebt sich klar genug des Schiffers Verbindlichkeit, sobald ein Unglücksfall stattfindet, unmittelbare Maßregeln zur Erhaltung und Sicherheit des versicherten Eigenthums zu treffen, und indem er dies thut, handelt er offenbar zum Besten des gemeinsamen Interesses des Versicherten und des Versicherers, und als ihr beiderseitiger Agent und Stellvertreter, oder, wie Arnould bemerkt, als der Agent desjenigen, der das meiste Interesse bei der Bergung hat. Hat kein Abandon stattgefunden, so ist es der Versicherte selbst, den der Schiffer repräsentirt hat, ist aber ein Abandon gemacht worden, so wird dieser der gesetzliche Stellvertreter der Versicherer, und alles, was er bona fide gethan haben mag, bleibt für ihre Rechnung, weil sie, wie man gesehen haben wird, von diesem Augenblick an durch den Abandon, die wirklichen Eigenthümer des abandonirten Gegenstandes werden.

In Gemäßheit dieses Grundsatzes wird bei dem Wiederankauf eines genommenen Schiffes durch den Capitain, so lange keine Anzeige eines Abandons erfolgt ist, dieser so angesehen, als ob er denselben als Agent für den Rheder gemacht hat. Ist alles auf gesetzmäßige Weise zugegangen, und hat der Schiffer bona fide nach der ihm durch die Nothwendigkeit auferlegten Pflicht gehandelt, so ist der Versicherte durch die von ihm getroffenenen Maßregeln gebunden, und von allem Ersatz für einen Total-Verlust ausgeschlossen, sobald das Schiff, vor dem Beginn des gebrachten Klage-Prozesses, dem Lande welchem der Rheder angehört, zurückgegeben wird. Wo aber der Abandon angezeigt worden ist, und der Wiedereinkauf erst nach gegebener Notiz von diesem Abandon stattgefunden hat, da ist es in den Vereinigten Staaten durch gerichtliches Erkenntniß entschieden worden, daß da der Schiffer in Folge des Abandons, der Agent der Versicherer geworden ist, so verbleiben den Versicherern die Vortheile des Wiedereinkaufs des

Schiffes, falls sie geneigt wären, denselben so wie das Vorgefallene, zu genehmigen und für ihre Rechnung anzuerkennen. *) Der folgende Amerikanische Rechtsfall setzt das ganze Verhältniß klar auseinander.

Ein Amerikanisches Schiff, mit seiner für Amerikanische Rechnung verschifften Ladung, ward von einem Französischen Kaper genommen und nach Malaga gebracht, wo die Ladung als gesetzliche Prise condemnirt und zum Nutzen des Captor's verkauft ward. Sobald die Nachricht der Nehmung New-York erreichte, abandonirten die Versicherten die Ladung an ihre Versicherer, und diese bezahlten einen Total-Verlust. Mittlerweile hatte ein Haus in Malaga, auf Ansuchen des Schiffers, die Ladung bei ihrem öffentlichen Verkauf, zum Nutzen und für Rechnung der Versicherten oder für Rechnung wen es sonst angehen mochte, eingekauft, und sahen sich, in dem Augenblick wo dies geschah, als die Agenten der Versicherten an, welche sie, hätte die Ladung nicht so viel ausgetragen, als sie dafür ausgegeben hatten, für den Unterschied verantwortlich gemacht haben würden. Anstatt eines Verlustes aber, ergab die Ladung bei dem Wiederverkauf derselben, durch das Haus in Malaga, zweimal soviel als dafür gegeben worden war. Das Haus behielt das Netto-Provenü in Händen, um es nach gerichtlicher Entscheidung, entweder den Versicherten oder den Versicherern zu verantworten. Das Gericht entschied, daß dieser Ueberschuß den Versicherern zukäme. Der Oberrichter Kent sprach sich bei dieser Gelegenheit folgendermaßen aus: „Die Ver„sicherten machen ihren Abandon, die Versicherer nehmen ihn an und „zahlen. Dadurch treten sie an die Stelle der Versicherten und in den „Genuß aller Vortheile, welche ihnen aus den Handlungen ihres aus„wärtigen Agenten erwachsen konnten. Das Haus in Malaga agirte, „dem Namen nach, als Agenten der Versicherten, jedoch in der Wirk„lichkeit waren sie Agenten derjenigen, welche zuletzt auf das Eigen„thum Anspruch machen konnten.“ (Siehe in 1 Johnson's New-York Rep. 591, den Fall von United Ins. Comp. vs. Robinson.)

In dem zweiten Bande von Phillips, ist S. 439 bis 449 eine ganze Reihe von Fällen ähnlicher Art zu finden, welche alle nach demselben Grundsatze entschieden wurden, und die Regel feststellten,

*) Die Frage: wie es damit gehalten würde, wenn die Versicherer in Amerika das Vorgefallene nicht genehmigen und für ihre Rechnung anerkennen wollten? — müssen wir unbeantwortet lassen, da hierüber nichts vorgeschrieben oder bekannt ist.

daß der Schiffer, wenn er auch vor dem Abandon als Agent der Versicherten handelt, nach demselben, von dem Augenblick an, wo der Unglücksfall stattgefunden hat, der Agent der Versicherer wird. Diese Lehre beruht auf dem Grunde, daß das Interesse an dem Geborgenen ihnen von dem Momente an, übertragen wird, und daß folglich auch die betreffende Agentschaft mit dem übertragenen Gegenstande an sie über geht.

Auch ist es in den Vereinigten Staaten entschieden worden, daß obgleich den Versicherern nach dem Abandon das Recht verbleibt, einen solchen Wiedereinkauf für ihre Rechnung anzuerkennen, so sind sie nicht daran gebunden, woferne sie sich nicht freiwillig dazu verstehen. „Der Versicherer" — sagt der Kanzler Kent — „kann den „von dem Schiffer, als seinem präsumtiven Agenten, gemachten Wieder„einkauf annehmen und bestätigen, oder aber, er kann auch denselben „für Rechnung des Schiffers lassen." (Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 332.)

In Betreff der Zeit, innerhalb welcher der Abandon stattfinden muß, beziehen wir uns, was Frankreich betrifft, an die oben gegebenen Art. 373, 374 und 375 des Französischen „Code de Commerce."

In England ist keine bestimmte Frist bestimmt worden, in welcher der Abandon geschehen muß. Die Gerichte haben aber als Regel festgesetzt, daß der Versicherte, sobald er Nachricht von dem Unglück bekommt, welches ihn zum Abandon berechtigt, sich entscheiden muß, ob er abandoniren will oder nicht. Entschließt er sich zum Abandon, so muß er dies den Versicherern in einer angemessenen Zeit (within a reasonable time) anzeigen, und jede unnöthige Verzögerung der Anzeige, gilt einer Entsagung seines Rechtes zum Abandon gleich. Denn die Natur des Falles oder die Größe des Schadens, sei welche sie wolle, die Sache wird als Partikular-Verlust behandelt, wenn nicht der Versicherte, durch irgend eine Handlung seine Absicht, Abandon zu machen, zu erkennen giebt. (Siehe Justice Buller, in 1 Term. Rep. 616.)

Vierte Abtheilung.

Havarien und Schäden.

Erster Titel.

Von der Havarie und der Eintheilung der Schäden.

Läge die Zwecklosigkeit der Untersuchung der Etymologie des Wortes: Havarie, für ein Werk dieser Art, minder am Tage, als sie es wirklich thut, so würden wir in dem Ausspruche Emérigon's: „daß der Ursprung des Wortes nie entdeckt werden ist, noch werden „wird," (siehe Tom. II p. 586) schon eine hinlängliche Rechtfertigung unseres Schweigens über diesen Punkt entdecken. Es ist augenscheinlich, daß es unseren Lesern vollkommen gleichgültig sein muß, ob dasselbe seinen Ursprung dem lateinischen Worte: averagium (von dem Verbum: averare) verdankt, oder ob es aus dem Alt-Sächsischen „*healf*" herrührt, das mit dem stummen *l* des Teutonischen Wortes: „half" gleichlautend: haaf ausgesprochen wird, und zu dem Worte: „Halferage — Haaferage" (i. e. eine Societät) die Veranlassung gegeben hat: oder endlich, ob es aus dem Arabischen oder aus dem Griechischen stammt, wie Boxhorn in dem einen, und van Weytsen in dem anderen Falle behauptet hat*). Die Wahrscheinlichkeit

*) Siehe Boxhorn's: „Dissert. ad Arnold, Vinnium J. C." und Q. van Weytsens: „Traité d'Assurances" Vol. I p. 601.

spricht für den Alt-Sächsischen Ursprung. Wichtig für uns bleibt es, sich an die Beziehung zu halten, in welcher das Wort im Assekuranz-Wesen gebraucht wird, und dies veranlaßt uns, über die verschiedenartigen, damit verknüpften Begriffe das Nothwendige zu sagen.

Bei dem allgemeinen Gebrauche des Wortes: Havarie, unter allen Handel treibenden Völkern, hält man meistens den engeren, aber einzig richtigen Begriff eines materiellen Schadens fest, dem die Schiffe mit Zubehör, nebst den dabei verladenen Waaren, im Verlauf ihrer Reisen ausgesetzt sind, und den sie beide erlitten haben oder erleiden können. Man ist jedoch bei diesem Begriff nicht stehen geblieben, sondern versteht darunter auch die zum Besten und zur Sicherheit beider Gegenstände gemachten Auslagen oder Unkosten.

Diese Unkosten, welche im Verlauf der Reise, in größerem oder geringerem Maße vorfallen, sind entweder die üblichen (ordinaire), denen bei keiner Reise ausgewichen werden kann, oder es sind außerordentliche (extraordinaire), welche die Zufälligkeiten derselben hervorrufen.

Die ersteren (oft kleine Havarie genannt) begreifen alle gewöhnlichen Ausgaben, im Abladungs- wie im Entlöschungshafen und während der Reise, als z. B. ordinaires Lootsen-, Feuer-, Baaken-, Pfahl-, Schmack- und Lichtgeld, Everführerlohn*), Anker- und Reviergeld, ordinaire Quarantaine u. s. w., und werden zum Theil von der Ladung directe, oder in der Form einer gewissen, stipulirten Procentrate von der Fracht getragen. Von diesen Kosten bezahlt in Hamburg, in Gemäßheit der Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 das Schiff gewöhnlich ein Drittheil, und die Ladung die zwei anderen, nach Lasten, nicht aber nach dem Werth gerechnet, und sie fallen, wie sich das von selbst versteht, in Hamburg, wie überall, dem Versicherer nie zur Last.

Die letzteren (die außerordentlichen) werden entweder willkühr-

*) So steht es buchstäblich im Art. 3 der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731," das Everführerlohn wird aber heut zu Tage überall durch die Ladung getragen und regelmäßig über die Fracht derselben vertheilt. Dagegen ist es nur billig, daß Bugsier-Gelder an Dampfschiffe und andere Fahrzeuge in Havarie ordinaire eingeführt werden. An mehreren Plätzen, wie z. B. in Rouen, auf deren Revier regelmäßig Dampfschiffe zum Bugsiren der Schife benutzt werden, ist es üblich, das Bugsier-Geld, wie oben angedeutet, durch die Ladung tragen zu lassen, und über die Fracht derselben zu vertheilen.

sich zur Vermeidung oder Abwendung einer Schiff und Ladung gemeinschaftlich bedrohenden Gefahr, also zum Besten beider gemacht; oder es sind solche, denen man sich Behufs der Erhaltung des Schiffes oder einer besonderen Waare, freiwillig unterzieht. In diesem letzteren Falle werden sie von dem Eigenthümer des einen, oder der anderen ausschließlich getragen.

Desgleichen entstehen die Schäden und Verlüste einer Seereise entweder im gewöhnlichen Verlauf der Schiffahrt, und verleihen eben daher dem Versicherten kein Recht zu Ansprüchen an die Versicherer, wie z. B. für Abnutzung des Schiffes und für inneren, aus der eigenthümlichen Beschaffenheit der Waare entspringenden Verderb; oder auch, sie sind die unmittelbaren Folgen der Seegefahren selbst. Hier wiederum unterzieht man sich ihnen entweder freiwillig, um Schiff und Ladung einer drohenden Gefahr zu entreißen; oder auch, sie treffen zufällig das Schiff oder eine besondere Waare, und müssen daher von dem Eigenthümer des Schiffes oder der Waare, oder von ihren beiderseitigen Versicherern separat getragen werden.

Alle Unkosten oder Schäden und Verlüste, welche von äußerlichen Ursachen oder von den Gefahren der See herrühren, gehören demnach einer der folgenden beiden Klassen an: Entweder sind es solche, denen man sich freiwillig zum Besten des Ganzen unterwirft, in welchem Falle alle Betheiligte dazu contribuiren, und sie pro rata ihres Antheils tragen müssen; oder sie betreffen irgend einen besonderen Theil des Ganzen und fallen dem Eigenthümer dieses besonderen Theils zur Last. Aus dieser Classification entsteht dann die einzige richtige Eintheilung der Havarien in

1) Allgemeine Havarie oder Havarie grosse; und in

2) Einfache oder partikulare Havarie.*)

Die erste Categorie dieser Havarien bildet sich aus den Auslagen, die absichtlich gemacht, den Opfern, die freiwillig gebracht, und den Schäden, die vorbedächtlich erlitten werden, um dem, den Gefahren der See gemeinschaftlich blosgestellten Interesse in Schiff, Fracht und Ladung, oder auch zusammen in Schiff und Ladung, oder in Fracht

*) Das Handels-Gesetzbuch des Rußischen Reichs theilt die Havarie in vier Classen ein, nämlich: 1) die kleine Havarie, 2) die einfache und besondere Havarie, 3) die grosse oder allgemeine Havarie, 4) die Havarie des gegenseitigen Schadens. Die zweite und dritte Classe wird weiterhin beleuchtet werden.

und Ladung, oder einzeln in dem Schiff allein, zu fruchten und zu nutzen.*) Zu der zweiten werden alle Schäden und Auslagen gerechnet, die dem gemeinen Besten fremd bleiben; — denn ein Verlust, den man nicht des allgemeinen Nutzens wegen erleidet, muß entweder eine partikulare Havarie oder ein totaler Schade sein, der manchmal ein Havarie-Schaden genannt wird, um ihn von der allgemeinen Havarie zu unterscheiden.

Die Beleuchtung des Unterschiedes zwischen einer partikularen und einer allgemeinen Havarie, so wie sich die eine oder die andere aus der Natur der Sache und aus den Gesetzen und Gebräuchen der hauptsächlichsten Nationen entwickelt, besitzt eine um desto größere Wichtigkeit, je weniger Schiffs-Rheder sowohl wie Kaufleute, welcher Nation sie auch immer angehören mögen, es vermeiden können, sich den gesetzlichen Vorschriften des Landes, wohin das Schiff bestimmt ist, zu unterwerfen, sobald es dort ankommt, und ihren verhältnißmäßigen Beitrag, i. e. den sie betreffenden Theil der allgemeinen Havarie, nach der daselbst stattfindenden Aufmachung zu bezahlen haben.

Die häufige Verschiedenheit des Sinnes, in welchem das Wort: Havarie von Gesetzgebern und Autoren im Allgemeinen gebraucht wird, und die einzelnen Schattirungen der mannigfachen Definitionen desselben, werden am besten aus der folgenden Zusammenstellung hervorleuchten.

Die Hamburgische „Assekuranz- und Havarey-Ordnung“ vom Jahre 1731 Tit. XXI Art. 1 enthält folgendes in Bezug auf Havarie im Allgemeinen: „Aller Schaden, so den Schiffen oder der „Ladung zustößet, auch alle ordinaire oder extraordinaire Unkosten, „welche vom Anfang bis zum Ende der Reise erfordert worden, wer„den für Havarey gehalten“ (sic).

In ganz gleichem Sinne drückt sich die Schwedische Ordonnanz, Tit. Havarie § 1 darüber aus.

Das Sardinische Handels-Gesetzbuch in seinem Art. 427, wiederholt buchstäblich die Verfügungen des Französischen „Code de Commerce,“ der in seinem Art. 397 folgendes sagt: „Für Havarie

*) Es ist hier darauf abgesehen, dem Leser begreiflich zu machen, daß es nicht durchaus nothwendig sei, daß Schiff, Fracht und Ladung zusammengehen, um einen Fall von Havarie grosse zu bilden, sondern daß auch Havarie grosse von einem Schiffe in Ballast gerechnet werden kann, daß, wo das Schiff total verloren geht, die Fracht und Ladung, so wie, wenn die Ladung Frachtfrei geht, Schiff und Ladung zur Havarie grosse contribuiren müssen.

„werden alle außerordentlichen, für Schiff und Ladung gemeinschaft„lich oder einzeln gemachte Unkosten gehalten; — desgleichen alle „Schäden, die den Schiffen oder den Waaren, von dem Augenblick „der Verschiffung und der Abfahrt an, bis zu ihrer Rückkehr und „Löschung zustoßen.“

Das Spanische Handelsgesetzbuch bestimmt in seinem Art. 931 folgendes: „Havarien sind in rechtlichem Verstande: 1) alle außer„ordentlichen und zufälligen Unkosten, die während der Reise des „Schiffes zur Erhaltung desselben, seiner Ladung oder beider Gegen„stände zusammen stattfinden; 2) die Schäden, die das Schiff erleidet, „von der Zeit an, wo es im Abgangsorte unter Segel gegangen bis „es im Bestimmungsplatze zum Anker gekommen ist; und die Schä„den, die der Ladung zustoßen, von der Zeit an, wo sie eingeladen „wird, bis dahin, wo sie im Platze ihrer Bestimmung gelöscht wird.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ spricht sich in seinem Art. 696 folgendermaßen aus: „Für Havarie werden gehal„ten alle außerordentlichen Unkosten, welche einzeln, so wie alle Schä„den, die dem Schiff und der Ladung während der Zeit zustoßen „können, wo die Gefahr beginnt und endet, nach denen in der See„tion 3 des Tit. 9 festgestellten Bestimmungen.“ (Von diesen haben wir im ersten Bande unseres Werkes S. 649 und 670 die erforderlichen Auszüge gegeben.)

Der Portugiesische „Codigo Commercial“ wiederholt in seinem Art. 1816 buchstäblich die Bestimmungen des besagten Art. 696 des Holländischen Handelsgesetzbuches, mit seinen Beziehungen auf die vorangehenden Art. 624, 625 und 626, welche im Portugiesischen die Nummen 1736, 1737 und 1738 tragen.

Die modernen Englischen Schriftsteller gebrauchen das Wort „average“ hauptsächlich um dadurch die zum Besten und zur Erhaltung von Schiff, Fracht und Ladung freiwillig übernommene Gefahr der Schäden und Unkosten zu bezeichnen — jedoch geschieht dies nicht ohne Widerspruch einzelner Autoren, welche, eben mit Unrecht, darin eine Verfälschung des richtigen Begriffs sehen und keinen theilweisen oder partiellen Schaden damit ausgedrückt haben wollen, indem der üblichen Bedeutung des Wortes gemäß, ein durchschnittliches oder Medium-Verhältniß darunter verstanden werden muß.

Aus den sämmtlichen, oben gegebenen Definitionen des Wortes: Havarie erhellt, daß die Kennzeichen einer jeden Art derselben, entweder in einem materiellen Schaden, oder in einer Kosten-Auslage

bestehen. So einfach nun auch die Aufgabe erscheinen mag, nach den vorliegenden Andeutungen und den einzelnen Bestimmungen der verschiedenen Gesetzbücher und Assekuranz-Ordnungen, die wir alsogleich folgen lassen werden, zwischen dem, was zu der einen, und dem was zu der anderen der oberwähnten Cathegorien gehören mag, eine allgemein richtige Scheidelinie zu ziehen, so ist es doch nicht in allen Fällen eine leichte Sache, die leitenden Grundsätze in Betreff der einen oder der anderen in Uebereinstimmung mit einander zu bringen. Hievon liegt der hauptsächlichste Grund in der Verschiedenheit eben dieser Grundsätze, so wie der Regeln, nach denen sie, unter Umständen, gewissen Modificationen unterworfen sind, oder dieselben zu erleiden haben. Sich hinsichtlich der Quellen dieser Grundsätze unter den Autoren einer entfernten Vergangenheit umsehen zu wollen, würde eine undankbare Mühe sein; denn es dürfte schwer sein, sich während der Untersuchung der wachsenden Ueberzeugung entziehen zu können, daß in dem, was der gesunde Menschenverstand und ein richtiges Gefühl von Recht und Billigkeit gebietet, die sicherste aller Regeln zu finden sei. „Angenehm mag es dem Wißbegierigen sein“ — bemerkte einst der Englische Richter Holt — „die Entdeckung zu machen, daß die „Gebräuche unserer Tage in den Erfahrungen der Vorzeit ihre Be„stätigung finden; aber man sollte sich mit der bloßen Entdeckung „einer solchen Analogie begnügen, ohne dieselbe zur einzigen Grund„lage der Regeln der Jetztzeit machen zu wollen.“

Wir schreiten nun für's erste zu einer Zusammenstellung der Vorschriften der verschiedenen Gesetzbücher und uns bekannt gewordenen Assekuranz-Ordnungen in Betreff dessen, was zu der allgemeinen und zur Partikular-Havarie gerechnet werden muß.

Die Hamburgische „Assekuranz- und Havarey-Ordnung“ bestimmt in seinen Art. 7, 9 und 10 des Tit. XXI folgendes:

„Zu der großen oder extraordinairen Havarey, sonst „auch Commune und Avaria-Grossa genannt, werden gerechnet über„haupt alle außerordentliche zu Rett- und Erhaltung Schiffs und „Guts angewandte Unkosten und in solchen Fällen entstandner Schade, „welche über Schiff, Gut und Frachten vertheilt werden, und die der „Assekuradeur, wenn sie nach Abzug der Provision des Dispacheurs „über drei Procent belaufen, bezahlen muß. — Zu der großen und „extraordinairen Havarey gehöret insbesondere:“

1) „Aller Schade, der einem Schiffe, dessen Gerüthschaften und „eingeladenen Gütern entstehet, und durch die gute Defension zuge-

„füget wird, wenn das Schiff sich mit Feinden, Capern oder See-Räu-„bern schlägt.“

2) „Das außerordentliche Lootsgeld und die Unkosten, die ein „Schiff anwenden muß, da ein Schiff leck wird, oder sonst wegen „eines anderen Schadens, einen Haven zu suchen genöthigt ist.“

3) „Wenn ein Schiff auf den Grund vest geräth, und, um wie-„der davon abzukommen, fremder Hülfe gebrauchet oder löschen muß.“

4) „Was ein Schiffer, wenn er mit Kapern oder Räubern zu „Rettung des Schiffs und der Ladung accordirt, demselben geben „muß, oder ihm sonsten mit guten Willen, zur Befreyung Schiffs „und Guts, abfolgen läßt.“

5) „Was zur Heilung, Verpflegung und außerordentlichen Un-„terhaltung der in Beschirmung eines Schiffs verwundeten und ge-„lähmten Officiers und Matrosen erfordert, imgleichen denen Wittwen „und Waisen derjenigen Männer und Eltern gegeben wird, die im Ge-„fechte geblieben.“

6) „Was ein Schiffer seinem Volke im Gefechte oder auch in „anderen gefährlichen Zufällen verspricht, um sie dadurch zur tapferen „Gegenwehr und Rettung des Schiffes aufzumuntern.“

7) „Alle, zur Rettung Schiffs und Guts gekappte und geschlippte „oder verschlissene Tauen und Schiffsgeräthschaften.“

8) „Alles was zum gemeinen Besten geworfen oder bei dem „Werfen oder sonst zur Erhaltung Schiffs und Guts beschädigt wird, „jedoch dasjenige ausgenommen, was Tit. XXII Art. 9 excipiret wor-„den.“ — Dieser Artikel 9 sagt nun: „Wenn durch Werfung das Schiff „bei Ungewitter, oder da es seinem Feinde zu entrinnen suchet, nicht „salvirt wird, sondern dennoch bliebe oder genommen würde, so hat „die Havarey keine statt, sondern was an Gütern und Waaren aus „dem Schiffbruche oder des Feindes Gewalt errettet wird, das bleibt „demjenigen dem es zugehöret, und darf zu den Verlornen oder an-„dern geworfenen Gütern nichts beytragen.“

9) „Wann in Kriegs-Zeiten Armateurs oder Commissionsfahrer, „die nicht zur feindlichen Parthey gehören, Waaren oder sonst etwas „aus den Schiffen, gegen versprochene Bezahlung, nehmen, und die „Bezahlung nicht erhalten.“

10) „Unkosten die bei extraordinairer Quarantaine und nicht zu „vermeidenden Zufällen erfordert werden.“

Der Art. 10 des Tit. XXI sagt: „Kraut und Loth, und was

„sonst zur Ammunition und Defension gehöret, ausgenommen was „Art. 9 § 1 erwehnet worden, wird unter Havarey nicht mitbegriffen.“ *)

Der Französische „Code de Commerce“ und das Sardinische Handelsgesetzbuch enthalten ganz gleichlautende Verfügungen, in Betreff der auf Rechnung der allgemeinen Havarie kommenden Gegenstände. Siehe den Art. 400 des ersteren und Art 430 des letzteren. Sie sagen: „Zur allgemeinen Havarie gehören:“

1) „Alle in Folge eines Vergleichs und für die Loskaufung von „Schiff und Ladung gegebenen Dinge.

2) „Alle ins Meer geworfene Gegenstände.

3) „Die Kabeltaue, gebrochene oder gekappte Masten.

4) „Die Ankern und andere zum allgemeinen Heil abandonirten „Gegenstände.

5) „Die Schäden, welche der Wurf denen am Bord gebliebenen „Waaren zugefügt hat.

6) „Die Verpflegung und Ernährungskosten der in der Ver„theidigung des Schiffes verwundeten Matrosen, die Volkshauer und „Nahrung der Matrosen während des Aufenthaltes, eines im Ver„lauf seiner Reise auf Befehl einer Macht arretirten Schiffes und „während der Reparaturen, der freiwillig zum gemeinsamen Besten „bestandenen Schäden, wenn das Schiff Monatsweise verfrach„tet ist.“

7) „Die Kosten, der zur Erleichterung des Schiffes und seiner „Einfahrt in einem Hafen oder Revier unternommenen Entlöschung, „wenn das Schiff durch Sturm oder durch die Verfolgung des Feindes „dazu gezwungen wird.“

8) „Die Behufs der Wiederflottmachung eines gestrandeten Schiffes „angewandten Kosten, in der Absicht, den totalen Verlust oder die „Nehmung desselben zu verhindern.“

„Und, im Allgemeinen, alle freiwillig bestandenen Schäden und „die nach gehörig begründeten Berathungen (délibérations motivées) „zum Heil und Besten von Schiff und Gut ausgelegten Kosten, von „dem Augenblick ihrer Abladung und Abfahrt, bis zu ihrer Rückkehr „und Entlöschung.“

Die Verfügungen des Spanischen Handelsgesetzbuches, in Be-

*) Der Leser wolle bemerken, daß bei den Citaten aus der „Stadt Hamburg, Assekuranz- und Havarey-Ordnung vom Jahre 1731,“ die ursprüngliche Abfassung und Orthographie beibehalten worden ist.

5) „Die Schäden, welche denen im Schiffe verbliebenen Waaren „durch den Wurf zugefügt worden;“

6) „Die dem Schiff expreß zugefügten Schäden, um den Wurf, „die Erleichterung des Schiffs oder die Rettung der Waaren zu be„fördern, oder um den Abfluß des Wassers zu erleichtern, und die „bei dieser Gelegenheit der Ladung zugefügten Schäden zu vermindern;“

7) „Die Verpflegung, Heilung, Ernährung und Entschädigung „der am Bord gewesenen Personen, welche in der Vertheidigung des „Schiffes, verwundet oder verstümmelt worden sind;“

8) „Die Entschädigung oder Ranzion derer, die zum Dienste des „Schiffes und der Ladung an das Land oder zur See geschickt, dann „genommen oder zu Gefangenen oder Sklaven gemacht worden sind;“

9) „Die Hauer und Nahrung der Schiffs-Mannschaft während „der Zeit, wo das Schiff sich gezwungen gesehen, in einem Nothhafen „zu verbleiben;“

10) „Die eingehenden und ausgehenden Lootsengelder und andere „Unkosten, welche man im Falle einer nach einem Nothhafen erzwun„genen Zuflucht hat bezahlen müssen;“

11) „Der Miethzins für Magazine und Lagerraum für die Gü„ter, welche während der in einem Nothhafen erzwungenen Zuflucht „und dort vorgenommenen Schiffs-Reparaturen, nicht am Bord haben „bleiben können;“

12) „Die für die Restitution von Schiff und Ladung, falls sie „angehalten und aufgebracht worden, ausgelegten Gelder, wenn solche „von dem Schiffscapitain zu gleicher Zeit reclamirt werden;“

13) „Die Hauer und Kostgeld der Mannschaft während dieser „Reclamation, wenn Schiff und Ladung frei- oder zurückgegeben „werden;“

14) „Die Kosten der Löschung und der Arbeitslohn, um das „Schiff, Behufs seiner Einfahrt in einen Hafen oder in einen Strom, „leichter zu machen, wenn es dazu durch Sturm oder durch die Ver„folgung des Feindes oder der Seeräuber, oder aus irgend einem „anderen Beweggrund zum Heil von Schiff und Ladung gezwungen „wird, und die Verlüste und Schäden, welche die Waaren durch das „Löschen des der Gefahr Preis gegebenen Schiffes, des Einladens der„selben in Leichtern oder in Canälen und ihrer Wiedereinschiffung in „das Schiff, erleiden dürften;“

15) „Die dem Schiffe und der Ladung gemeinschaftlich oder ein„zeln zugefügten Schäden, wenn man das Schiff freiwillig zum Stran-

„den gebracht hat, um dessen Wegnahme oder Verlust zu verhindern,
„so wie, wenn dies geschehen ist, um Schiff oder Ladung in irgend
„einer drohenden und nahen Gefahr zu retten;

18) „Die Kosten, welche zur Wiederflottmachung eines im vor-
„besagten Falle gestrandeten Schiffes ausgelegt worden sind, so wie
„jede, für geleistete außerordentliche Dienste, um dem Verlust oder der
„Nehmung des Schiffes vorzubeugen, bezahlte Belohnung;

17) „Die Verluste oder Schäden, welche die, in Fällen großer
„Gefahr, in Leichtern oder in Canälen gelöschten Gütern erlitten haben,
„mit Inbegriff des Antheils an der Havarie grosse, welche dergleichen
„Güter den Leichtern oder Canälen zu vergüten haben, desgleichen
„die Verluste oder Schäden, welche denen im Schiffe zurückgebliebenen
„Waaren und dem Schiffe selbst, nach bestandener Erleichterung, zu-
„gefügt worden, in so weit als diese Schäden oder Verluste für Ha-
„varie grosse angesehen werden können;

18) „Die Hauer und das Kostgeld der Schiffs-Mannschaft, wenn
„das Schiff nach dem Antritt seiner Reise, auf Befehl einer fremden
„Macht oder in Folge eines Krieges gezwungen wird, dieselbe zu
„unterbrechen, und dies so lange, als Schiff und Ladung nicht von
„ihren gegenseitigen Verpflichtungen entbunden sind;

19) „Die Prämie der auf Bodmerei erhobenen Summen, um
„die als Havarie grosse zu vertheilenden Ausgaben zu decken;

20) „Die Prämie, um die in dem vorangehenden Artikel bezeich-
„neten Unkosten versichern zu lassen, und die durch den Verkauf eines
„Theils der Ladung in einem erzwungenen Nothhafen, Behufs der
„zu diesem Zweck zu erhebenden Gelder, erlittenen Verluste;

21) „Die zur Aufmachung und Vertheilung der Havarie grosse
„ausgelegten Unkosten;

22) „Die Kosten, einer bei dem Abschluß des Frachts-Contracts
„nicht vorausgesehenen außerordentlichen Quarantaine, in so fern Schiff
„und Ladung derselben unterworfen sind, mit Inbegriff der Volks-
„hauer und des Kostgeldes der Schiffs-Equipage;

23) „Endlich alle, in Fällen einer Gefahr, willkührlich verursach-
„ten und als unmittelbare Folgen derselben erlittenen Schäden, so
„wie die, bei einer solchen Gelegenheit nach motivirter Berathschlagung,
„zum Heil und Wohl des Schiffes und der Ladung ausgelegten Un-
„kosten."

„Alle durch die inneren Gebrechen des Schiffes, durch seine Un-
„tauglichkeit, durch die Schuld und die Nachlässigkeit des Schiffers

„oder der Mannschaft verursachten Schäden oder Unkosten,“ — sagt der Art. 700 des „Wetboek van Koophandel“ — „werden nicht als „Havarie grosse angesehen, wenn gleich alles dies willkührlich und „nach gehörig motivirter Berathschlagung zum Besten des Schiffes „geschehen ist.“

Der Portugiesische „Codigo Commercial“ giebt in seinen beiden Artikeln 1819 und 1820, den wirklichen Inhalt der vorangegangenen 699 und 700 des Holländischen Handelsgesetzbuches.

Im Preußischen Landrechte enthält der Abschnitt XII des dritten Bandes folgende Bestimmungen in Betreff der allgemeinen Havarie.

Art. 1785. „Alles, was bei vorhandener Noth und Gefahr des „Schiffes und der Ladung, zur Abwendung oder Verminderung der„selben aufgeopfert oder verwendet wird, ist für große oder extraordi„naire Havarey zu achten.“

Art. 1786. „Es gehören dahin alle Verwendungen an Geld „oder Geldeswerth, welche zur Vermeidung oder Minderung einer „solchen Gefahr gemacht worden; imgleichen die Beschädigungen, „welche zu einem solchen Zwecke am Schiffe oder der Ladung absicht„lich verursacht worden, oder eine natürliche Folge der dazu getroffe„nen Anstalten sind.“

Art. 1787. „Dahin gehört besonders, wenn ein Schiff bei Sturm „oder Seesturz so viel Wasser eingenommen hat, daß Löcher im Ver„deck gemacht, oder in die Seiten des Schiffs gehauen, oder sonst der „Körper des Schiffs beschädigt werden müssen, um das Wasser zu „den Pumpen zu leiten; imgleichen, wenn dadurch Waaren beschädigt „oder verdorben worden.“

Art. 1788. „Ferner, wenn zur Rettung des Schiffs oder Guts, „Masten, Segel, Stangen, Takelwerk, Anker oder andere Schiffsge„räthschaften absichtlich gekappt, geschlißt, verschossen, oder sonst be„schädigt, oder über Bord geworfen worden; imgleichen, wenn zu „solchem Entzwecke das Boot von seiner Befestigung auf dem Ver„decke gekappt, und über Bord gesetzt werden muß.“

Art. 1789. „Schäden, welche zwar bei Gelegenheit einer gemein„schaftlichen Gefahr, oder durch bloßen Zufall, oder durch Jemandes „Schuld entstanden sind, können nicht zur großen Havarey gerechnet „werden.“

Art. 1790. „Bei der Verbindlichkeit zur gemeinsamen Uebertra„gung, wird aber auch vorausgesetzt, daß durch die Verwendung oder

„Beschädigung der Zweck der Rettung wirklich, ganz oder zum Theil „erreicht worden.“

Art. 1791. „Ein Schiff muß zur großen Havarey beitragen, „wenn dasselbe nach überstandener Gefahr einen Hafen erreicht hat, „stellte es auch für untüchtig zum Dienste erklärt werden.“

Art. 1792. „Ist aber nach überstandener Gefahr, Schiff und „Ladung durch neue Unglücksfälle verloren gegangen, so findet keine „Vertheilung Statt, sondern ein Jeder trägt seinen Schaden.“

Art. 1793. „Wird hingegen ein Theil der Ladung geborgen „oder freigegeben, so müssen dessen Eigenthümer davon zu der bei „dem vorigen Unglücksfalle entstandenen großen Havarey eben so bei„tragen, als ob der neue Unglücksfall sich nicht ereignet hätte.“

Art. 1794. „Ein gleiches gilt von den Ankern, wenn das ge„sammte Schiff wieder frei gegraben oder ausgelöst wird; ferner, „wenn zwar das Schiff durch Wind und Wetter neue Unfälle erlitten „hat, jedoch nicht ganz verloren gegangen, sondern davon mehr ge„rettet ist als die Bergungskosten betragen.“

Das vierte Hauptstück des dritten Abschnitts des Handels-Gesetzbuches des Russischen Reiches enthält in Betreff der großen und allgemeinen Havarie folgende Bestimmungen:

No. 965. Die große und allgemeine Havarie, oder die einem Schiffe, der Waare oder Ladung gemeinschaftlichen großen und allgemeinen Beschädigungen sind: Verluste, die erlitten werden durch Rettung des Schiffs, der Leute, der Waare oder Ladung, als Loskauf aus Feindeshand, Verluste während der Vertheidigung oder Gegenwehr, während eines Schiffbruchs oder Unglücksfalls, Kappen eines Ankers, Taues, Mastes, Geräthes, Ueberbordwerfen von Waaren, Ladung und andern Sachen zur Erleichterung des Schiffs.

No. 966. Die Verluste aus großer und allgemeiner Havarie bezahlen überhaupt alle am Schiffe, an der Waare oder Ladung Betheiligten, und diese Zahlung wird nach der hier beigefügten vorbildlichen Abrechnung berechnet*).

No. 967. Der dem Schiffe, der Waare oder Ladung durch die Witterung zugefügte Verlust wird für einfache und besondere Havarie erachtet (Art. 962). Wenn aber durch Umwetter ein Mast bricht, oder zur Verhütung von Gefahr, oder zur Rettung des Schiffs, der

*) Ein Beispiel in der deutschen Ausgabe von 1850. Riga.

Waare oder Ladung der Mast gekappt wird, und der auf dem Schiffe nachbleibende Stumpf desselben sich als gut und gesund erweiset, so wird ein solcher Verlust für große und allgemeine Havarie erachtet.

No. 968. Wenn zur Verhütung von Gefahr oder zur Rettung des Schiffs, der Waare oder Ladung von Schiffbruch oder Untergang es nothwendig wird, einen Anker, ein Tau, einen Mast oder ein Geräth zu kappen, so muß der Schiffer, wenn er kann, den ersten Hieb mit der Axt thun; wenn er nicht kann, so überträgt er dieses dem Steuermanne und zweien oder dreien Schiffsbedienten und Seefahrern. Desgleichen wenn zur Erleichterung des Schiffs es nöthig wird, einen Theil der Waare oder Ladung über Bord zu werfen, so muß, wenn sich auf dem Schiffe ein Bevollmächtigter des Waaren-Eigenthümers befindet, dieser, wenn er kann, zuerst werfen; wenn er sich aber dessen weigert und davon entzieht, und der Schiffer das Werfen für unumgänglich findet, so befiehlt er zweien oder dreien Schiffsbedienten oder Seefahrern, die Waare zu werfen. In diesem Falle muß man, so weit es die Umstände erlauben, die wohlfeilere Waare oder Ladung zuerst werfen und die theuren verschonen.

No. 969. Wenn sich auf einem Kauffahrteischiffe Artillerie oder Ammunition, Proviant oder ein anderer der Krone gehöriger Land- oder Seekriegsbedarf befindet, so darf dieser nicht über Bord geworfen werden, es sei denn, daß durch das Werfen eines Theils desselben der Rest gerettet werden könnte; aber auch dieses geschieht nicht anders als mit großer Vorsicht, wofür der Schiffer strenger Verantwortung und Rechenschaft unterliegt.

No. 970. Wenn zur Verhütung von Gefahr, oder zur Rettung des Schiffs, der Waare oder Ladung, oder zur Erleichterung des Schiffs nöthig wird, einen Theil der Waare über Bord zu werfen, durch das Oeffnen der Luken aber der im Schiffe übrig bleibenden Waare Schade geschieht, so wird dieses für große und allgemeine Havarie erachtet, und nach der in der Beilage zum Art. 966 bestimmten Berechnung bezahlt.

No. 971. Der Schade, Nachtheil und Verlust, welcher dem Schiffe, der Waare oder Ladung während der Vertheidigung gegen einen Feind oder Räuber geursacht wird, gilt für große und allgemeine Havarie oder Schickung, und wird in diesem Falle nach derselben Berechnung bezahlt.

No. 972. Wenn während der Vertheidigung und Gegenwehr gegen Feinde oder Räuber ein Schiffsbedienter oder Seefahrer ver-

wundet oder getödtet wird, so wird seine Heilung und Belohnung für große und allgemeine Havarie erachtet, und nach der in der Beilage zum Art. 966 bestimmten Berechnung bezahlt.

No. 973. Der Loskauf eines Schiffs, einer Waare oder Ladung aus Feindes- oder Räuberhand, wird für große und allgemeine Havarie erachtet und nach derselben Berechnung bezahlt. Der Schiffer ist aber verpflichtet, falls der Loskaufende sich in Gefangenschaft befindet, ohne den mindesten Zeitverlust die zu seiner Lösung erforderliche Summe einzuzahlen.

No. 974. Wenn zur Verhütung von Gefahr, zur Rettung des Schiffs, oder um dasselbe nach einer Stadt, einem Hafen oder einer Rhede zu bringen, es nöthig wird, einen Prahm oder ein anderes Schiff zu miethen, so wird die Ausgabe dafür als große und allgemeine Havarie angesehen und nach der im Art. 966 bestimmten Berechnung bezahlt.

No. 975. Wenn zur Verhütung von Gefahr, zur Rettung oder zur Erleichterung des Schiffs die Waare auf einem Prahm oder ein anderes Transportschiff umgeladen wird, diesem Transportschiffe aber Verlust, Schiffbruch oder Untergang widerfährt, das Schiff dagegen, von welchem die Waaren umgeladen worden, den Hafen erreicht, so wird der Schade, Schiffbruch oder Untergang des Transportschiffs für große und allgemeine Havarie erachtet und nach der im Art. 966 bestimmten Berechnung bezahlt. Wenn aber das Schiff, von welchem die Waare umgeladen worden, Schiffbruch oder Untergang erleidet, das Transportfahrzeug dagegen glücklich den Hafen erreicht, so wird die Havarie nicht für eine große und allgemeine erachtet; denn das Schiff ist verloren, die Waare und Ladung aber verbleibt demjenigen, dem sie gehört.

No. 976. Wenn dem Schiffe, der Waare oder Ladung Schade, Nachtheil oder Verlust durch Unachtsamkeit oder Unvorsichtigkeit des Schiffers oder der Schiffsbedienten beim Laden, Löschen oder Einlegen im Schiffsraume, oder durch schlechtes Zudecken der Luken, oder unterlassenes Fortschaffen des Wassers aus dem Schiffe zur gehörigen Zeit, geursacht wird, so muß der Ersatz dieses Schadens, Nachtheils oder Verlusts auf Rechnung des Schiffers und der Schiffsbedienten nach Maßgabe der Schuld und des Lohnes eines Jeden fallen, wie solches oben in den Art. 774, 787, 858, 865, 902, und überhaupt im Abschnitt II dieses Buches festgesetzt ist.

No. 977. Wenn der Schiffer in das Schiff eine Waare oder

Ladung ohne Wissen und Zustimmung des Schiffsherrn genommen, und diese Waare, Ladung oder ein Theil derselben über Bord geworfen wird, oder auf andere Art verloren geht oder Schaden leidet, so zahlt der Miether dieses Schiffs für die ohne sein Wissen und Zustimmung eingenommene Waare und Ladung keine große und allgemeine Havarie.

No. 978. Wenn der Schiffer das Schiff über die Ladewasserlinie beladet, und zur Verhütung von Gefahr, zur Rettung oder Erleichterung des Schiffs genöthigt wird, die Waare, Ladung oder einen Theil derselben über Bord zu werfen, so wird dieses nicht für Havarie erachtet; der Schiffer und der Rheder dieses Schiffes aber haben den Verlust, wenn gehörig, zum Vollen zu ersetzen.

No. 979. Wenn die im Schiffsraum ordentlich eingelegte Waare oder Ladung zur Erleichterung des Schiffs über Bord geworfen wird, so wird dieses für große und allgemeine Havarie erachtet. Wenn aber die Waare oder Ladung, welche sich in der Kajüte, oder an den Stellen wo sich die Schiffsbedienten aufhalten, oder zwischen den Decks, oder auf dem obern Decke oder an den übrigen Stellen befindet, über Bord geworfen wird, so wird dieses nicht für große und allgemeine Havarie erachtet, sondern in diesem Falle trägt ein Jeder seinen Verlust besonders. Wenn aber der Schiffer zur bessern Bewahrung oder aus anderem Grunde, Geld, kostbare Metalle oder Sachen zu sich in die Kajüte genommen hat, und wenn zur Erleichterung des Schiffs, anstatt ihrer eine andere Waare oder Ladung über Bord geworfen wird, so werden zur Bezahlung der großen und allgemeinen Havarie auch diese Sachen gleich den übrigen hinzugerechnet.

No. 980. Wenn Jemand eine kostbare oder nicht kostbare Waare oder Ladung mit sich auf das Schiff bringt, und darüber dem Schiffer keine Anzeige macht, von ihm keine Quittung über den Empfang nimmt, auch nicht das Frachtgeld dafür bezahlt, und diese, dem Schiffer nicht angezeigte Waare oder Ladung über Bord geworfen wird oder sonst verloren geht, so wird dieses nicht für große und allgemeine Havarie erachtet, und den entstandenen Verlust trägt der Eigenthümer dieser Waare oder Ladung selbst.

Da die Engländer und Amerikaner (d. i. die Bürger des Nord-Amerikanischen Freistaates), wie bekannt, kein geschriebenes Gesetz besitzen, so hängen sie auch in Betreff der Gränzlinie, welche die allgemeine Havarie von der partikulären scheidet, von den Bestim-

mungen ab, welche aus ihrer Praxis und ihren gerichtlichen Erkenntnissen hervorgegangen sind. Diese werden ihre Stelle in den beiden nächsten, der grossen oder allgemeinen, und der partikularen Havarie, einzeln gewidmeten Abschnitten dieser Abtheilung finden, und wir schreiten demnach ohne weiteres, zu der Beleuchtung der ersteren dieser Haupt-Gattungen.

Zweiter Titel.

Von der großen Havarie.

Erstes Kapitel.

Allgemeine Kennzeichen und bedingte Erfordernisse der großen Havarie.

Wir müssen unsere Untersuchung der großen oder allgemeinen Havarie, deren Natur wir so eben bezeichnet haben, mit der Bemerkung beginnen, daß sie nicht ausschließlich diesem Zweige des menschlichen Wissens angehört. Gewöhnliche Gerechtigkeit erheischt es, daß ein Jeder, der in der gewaltsamen Besitznahme und Aufopferung fremden Eigenthums das Mittel entdeckt, das seinige aus einer großen Gefahr zu retten, und dasselbe dazu anwendet, einen verhältnißmäßigen Theil des daraus entstehenden Verlustes tragen muß. Schon lange vor der Einführung des Systems der Versicherungen, hatten Vorschriften über diesen Punkt ihren Platz in dem Rhodischen Gesetzbuch gefunden, wozu die Gewohnheit des Ueberbordwerfens in großer Seegefahr die Veranlassung gegeben hatte; und die Bestimmungen eben dieser Gesetze, in Betreff des Werfens, so wie sie dem Römischen Rechte einverleibt worden sind, haben mehr oder weniger den See-Rechten aller Nationen zum Vorbilde und zur Grundlage gedient. In der Anerkennung jenes Princips des Schaden-Ersatzes, halten sich die Rhodischen Gesetze eigentlich nur an die Fälle nöthig gewordener

Opfer eines Theils der Ladung — denn das Schiff ist darin mitgenannt geblieben; — es fällt aber in die Augen, daß Unkosten, welche sich der Eigner eines Theils der Unternehmung zum gemeinsamen Nutzen des Ganzen zu unterwerfen hat, ein eben so gültiges Recht zum Beitrag aller übrigen Interessenten verleihen, als irgend eine andere Art der Gefahr, der man sich in dieser Absicht freiwillig unterzieht. Daraus ist dann unter allen seefahrenden Nationen, das Wesen eines allgemeinen Havarieschadens entstanden und zur erforderlichen Anerkennung gelangt.

In den Englischen Gerichtshöfen wird ein allgemeiner Havarie-Schaden als ein Verlust beschrieben, der aus außerordentlichen Opfern und Unkosten entsteht, die zur Erhaltung von Schiff und Ladung gemacht werden. In Frankreich, wie man gesehen haben wird, ist es der Verlust, dem man sich nach motivirter Berathschlagung (d'après délibérations motivées) zum Nutzen und zur Erhaltung von Schiff und Ladung freiwillig unterwirft; und in Hamburg, gleichfalls, aller „Schade, der den Schiffen oder der „Ladung zustößt, auch alle ordinaire und extraordinaire Unkosten, welche „vom Anfang bis zum Ende der Reise erfordert werden."

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" spricht bestimmter, und sagt in seinem Art. 85, „daß zur Havarie grosse alle außerordentlichen, zur Rettung von Schiff und Gut „angewandten Kosten, und der in solchen Fällen entstandene Schaden „an denselben gehören, welche" — setzt er hinzu — „über Schiff, „Gut und Fracht vertheilt werden."

In den hier angezogenen Gesetzen, so wie in allen übrigen, wird das Wort: Opfer, gar nicht gebraucht, und dennoch muß es einleuchtend sein, daß der Ausdruck: „Allgemeine Havarie" hauptsächlich dort, wo es sich um Opfer handelt, seine Anwendung finden kann. Ein, in der Absicht und zum Behuf der gemeinschaftlichen Erhaltung von Schiff und Gut gebrachtes Opfer, ist wirklich Havarie grosse oder allgemeine Havarie. Aber damit ein Schade den Namen eines Opfers verdienen soll, so muß man ihm nicht allein absichtlich entgegengegangen, sondern er muß auch das Resultat menschlicher Willkühr zum gemeinsamen Besten sein. Ein Schade, dem man sich nicht absichtlich unterwirft, wenn er auch dem Schiffe und der Ladung nützt, verleiht kein Recht zu einem Schaden-Ersatz. Wenn ein Mast durch die Macht des Sturmes oder die Bewegung des Schiffes in dem Augenblick bricht, wo man ihn kappen wollte, so

findet kein Opfer, folglich auch kein Recht zu einem Schaden-Ersatz statt. Denn der Mast würde verloren gegangen sein, wenn man auch die Absicht des Kappens gar nicht gehabt hätte. Also:

Erstlich: Wenn Güter nothwendiger Weise über Bord geworfen, oder sonst freiwillig verloren werden, um das Ganze zu retten, so tritt ganz unbezweifelt der Fall eines Opfers ein.

Zweitens, — gilt dies auch von Gütern, die unter gleichen Umständen einem Verlust ausgesetzt sind. Denn Niemanden steht das Recht zu, eines Andern Eigenthum zu vernichten, oder dasselbe einer Gefahr in der Absicht Preis zu geben, sein eigenes dadurch zu erhalten, ohne ihm dafür eine Vergütung zukommen zu lassen. Güter, die solchermaßen einer Gefahr Preis gegeben werden und verloren gehen, gehören offenbar zu der Zahl der Opfer, welche die Havarie grosse umfaßt.

Drittens: Auch auf die Geräthschaften eines Schiffs, wenn sie nothwendiger und freiwilliger Weise zum gemeinsamen Besten vernichtet werden, wie z. B. Anker, oder gekappte Kabeltaue u. s. w., um ein Schiff einer gefährlichen Lage zu entreißen, läßt sich der Ausdruck: Opfer, anwenden. Dies geschieht aber nur in der Voraussetzung, daß sie im Augenblick des Verlustes, noch einen Werth in des Rheders Augen besitzen, oder daß keine Möglichkeit da ist, das Schiff ohne Vernichtung der Geräthschaften zu erhalten. Wenn Masten in dem Augenblick gekappt werden, wo, ohne Anwendung dieses Hülfsmittels Alles zu Grunde gegangen sein würde, so dürfte man dadurch, daß es sich von einer Sache, die allen Werth verloren hat, nicht sagen lassen können, daß sie geopfert worden sei, auf den Schluß gerathen, daß hier kein Opfer gebracht worden sei. Wenn aber auch diese Folgerung logisch richtig wäre, welches wir Benecken gar nicht abstreiten wollen, so ist sie doch in der Praxis nicht anwendbar, denn wenn nur die Rettung gelingt, so kann der Umstand, daß ohne Anwendung dieser Hülfsmittel alles verloren gegangen sein würde, nur dazu beitragen, ein solches Opfer als Havarie grosse zu qualifiziren. Ganz anders aber stellt sich die Sache, wenn Masten brechen und über Bord stürzen, und dann, um sich von denselben zu befreien, mit dem daran befindlichen Inventarium von laufendem Tauwerk, Segel u. s. w. gekappt werden müssen. In England wird ein solches Opfer als partikulare Havarie am Schiffe, in Hamburg aber als Havarie grosse dispachirt. Dies gilt jedoch nicht von Gütern, die in dem Augenblick über Bord geworfen werden,

wo ohne dieses Opfer das Ganze verloren sein würde; denn man hätte diese Güter erhalten können, wenn man an ihrer Stelle andere geworfen hätte.

Viertens. Wenn die Geräthschaften eines Schiffs einer ungewöhnlichen Gefahr ausgesetzt sind, so bleibt es in vielen Fällen zweifelhaft, ob hier von einem Opfer die Rede sein kann oder nicht: denn es ist schwierig, das was der Schiffer bei Annäherung einer drohenden Gefahr auf Rettung und unter dem Risico seines Rheders zu thun verpflichtet ist, von dem zu unterscheiden, das über seine Verbindlichkeit hinausgeht. Durch den Fracht-Contract ist der Schiffer gehalten, seine besten Kräfte für die Sicherheit und den schnellen Transport nach ihrem Bestimmungsorte aller Güter anzuwenden, die seiner Sorgfalt anvertraut sind: die Unkosten, die er somit im gewöhnlichen Verlauf der Reise zu diesem Behufe macht, und der Schade, den das Schiff auf diese Weise erleidet, sind keine Opfer, die ihn zu einem Schaden-Ersatz von seiten der Ladungs-Interessenten berechtigen. Aber alle Schäden und Unkosten, denen er sich mit gutem Vorbedacht freiwillig unterzieht, um einer Gefahr auszuweichen, die das Ganze treffen kann, und wozu er in Folge seines Fracht-Contractes nicht verpflichtet ist, sind Opfer, und als solche allerdings Gegenstände, die sich zu einem allgemeinen Beitrag eignen. Es liegt jedoch auf der Hand, daß eine solche Unterscheidungslinie nicht leicht zu ziehen ist, und daß über diesen Punkt auch abweichende Ansichten zum Vorschein kommen können. In Betreff der Güter, die einer besonderen Gefahr ausgesetzt sind, verhält es sich aber anders; denn kein Eigenthümer befindet sich einem anderen Eigenthümer oder dem Rheder gegenüber, unter einer solchen Verpflichtung als dem letzteren, mit Hinsicht auf die verschiedenen Eigenthümer der Ladung, obliegt.

Fünftens. Die freiwillig gemachte Unkosten-Auslage, um Schiff und Gut von einer drohenden Gefahr zu befreien, müssen unleugbar als Opfer betrachtet werden, und gehören demnach zur allgemeinen Havarie, obgleich, selbst in diesem Betreff, das Französische Gesetz eine Ausnahme in Betreff der Ausgabe zuläßt, denen einen ein Schiff ausgesetzt ist, das in einem Hafen zur Reparatur eines Lecks u. s. w. einläuft. Aber die im Hafen selbst unvermeidlich gewordenen Unkosten, nachdem Schiff und Ladung in Sicherheit sind, werden in den verschiedenen Ländern nicht aus demselben Gesichtspunkte betrachtet, und es herrscht eine große Verschiedenheit der Meinung über den Punkt, ob sie als Opfer anzusehen sind, oder nicht.

Wo das Wort Gefahr gebraucht werden soll, da läßt es sich nicht in Zweifel stellen, daß eine wirkliche Gefahr so im Auge gefaßt werden muß. Ein Ueberbordwerfen oder eine Vernichtung der Schiffsgerätschaften ohne unbedingte Nothwendigkeit, kann nie auf Rechnung allgemeiner Havarie gebracht werden, und die Schuldigen, oder an ihrer Stelle der Schiffer und der Rheder, müssen für den Verlust haften und ihn ersetzen. Welcher Art die Gefahr aber sein muß, die den Schiffer berechtigen kann, Güter über Bord zu werfen, das läßt sich mit Genauigkeit nicht definiren. Der Augenblick, wo die Gefahr ihre größte Höhe erreicht, kann offenbar nicht abgewartet werden. Eine so lange verzögerte Maßregel dürfte zu spät kommen, und wenn sie bis zu dem Augenblicke verschoben werden soll, wo alles verloren gehen würde, woferne sie nicht stattfände, so würde sie aufhören ein Opfer zu werden.

Einige Gesetzbücher schreiben es dem Schiffer vor, sich bei einer solchen Gefahr, d. h. wo gewählt werden muß, mit dem Eigenthümer der Ladung, wenn er am Bord ist, und den Officieren der Mannschaft, oder wenn er nicht am Bord ist, mit diesen allein zu berathen. Dergleichen Vorschriften sind, außer den älteren Gesetzbüchern, wie man gesehen haben wird, auch in der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 und dem Französischen: „Code de Commerce“ Art. 410 u. a. zu finden. Aber schon Casaregis, und nach ihm Emerigon (siehe Vol. I. p. 576) haben bemerkt, daß in dem Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen der Equipage und dem Schiffer, der letztere seiner richtigen Ansicht den Vorzug geben kann, ohne sich dadurch verantwortlich zu machen. Ein Opfer also, welches auf Befehl des Schiffers allein gebracht worden ist, gehört ohne Zweifel zur allgemeinen Havarie, und man könnte selbst den ganz entgegengesetzten Fall zulassen, wo ein von der Mannschaft für nöthig erachtetes Opfer, gegen den Willen des Capitains vollbracht würde. Dann könnte auch dieses von der allgemeinen Havarie nicht ausgeschlossen werden. Uebrigens haben wir uns über die Schwierigkeit einer solchen Berathung zu allen Fällen, bereits oben, S. 251 ausgesprochen, und weisen also den Leser darauf hin.

Der Unterschied, der in den Maßregeln zur Befreiung des Schiffs und der Ladung, von einer gegenwärtigen, imminenten Gefahr und in denen liegt, welche zur Sicherstellung beider gegen eine künftig ergriffen werden müssen, kann ebenfalls zu einer Meinungsverschiedenheit Anlaß geben.

Von mehreren Schriftstellern ist die Behauptung aufgestellt worden, daß keine rechtmäßige Forderung für allgemeine Havarie gemacht werden kann, woferne nicht der Zweck, zu dessen Behuf das Opfer gebracht wurde, wirklich erreicht worden sei, oder zum mindesten die Rettung von Schiff und Ladung stattgefunden habe. Diese Regel verträgt sich aber nicht mit der Natur der Sache. Denn, erstlich, würde es eine außerordentlich schwere Aufgabe sein, genau zu bestimmen, in wie fern die ergriffene Maßregel zu der Erhaltung von Schiff und Ladung geführt habe oder nicht; auf der anderen Seite kann es Niemand gestattet werden, auch nur den Versuch der Rettung des Ganzen, auf Unkosten oder auf die Gefahr einer einzelnen dabei betheiligten Person zu wagen. Alle diejenigen, denen der Versuch, wäre er gelungen, auf irgend eine Weise gefruchtet hätte, müssen zu den Unkosten beitragen, und sie müssen auch einen Theil des Opfers tragen, wie auch immer das Uebrige in der Folge gerettet werden mag. Unmöglich kann demnach jene Bedingung als ein nothwendiges Erforderniß der Havarie grosse betrachtet, sondern darf nur dann zugelassen werden, wo besondere Gesetze es erheischen.

Der Englische Richter Holt, hat in seinem Werke: „Law of Shipping," Vol. II p. 184 behauptet, daß nur der Verlust oder die Unkosten zur Havarie grosse gerechnet werden können, die, wäre keine Ladung oder keine derartige Ladung zu der Zeit am Bord gewesen, gar nicht stattgefunden haben würden. Auch diese Behauptung ruht auf schwachen Füßen. Ein Schiff das nur Ballast führt, so wie dasjenige, das seine Ladung an Bord hat, kann auf Klippen getrieben und genöthigt werden seine Masten zu kappen oder Hülfe zu suchen, um wieder abkommen zu können. Wer wird es leugnen können, daß ein dadurch entstandener Verlust oder dergleichen Unkosten, wenn sich eine Ladung am Bord befindet, zur allgemeinen Havarie gehören, obgleich sie nicht minder stattgefunden haben würden, wenn keine Ladung am Schiffsbord gewesen wäre?

Das charakteristische Erforderniß eines allgemeinen Havarie-Schadens besteht darin, daß er das bezweckte Resultat menschlicher Willkühr, nicht das unvermeidliche Ergebniß der Gefahren sei, gegen die Versicherung genommen worden ist; er muß die Folge der Verlüste sein, denen man sich freiwillig unterworfen hat, und die der menschliche Wille hat herbeiführen können, nicht derer, welche die Macht von Wind und Wellen zufällig veranlaßt hat. So wird z. B. ein Schiff in einem heftigen Sturme auf Felsen und Klippen geworfen und der

drohendsten Gefahr seines Untergangs ausgesetzt. Werden Güter unter diesen Umständen über Bord geworfen, um das Schiff wieder flott zu machen, oder Masten gekappt, so ist der daraus, für den Eigenthümer der Güter oder für den Rheder entstehende Schaden, ein allgemeiner Havarie-Schaden, der also alle Betheiligte vertheilt sein muß. Wenn aber unter gleichen Umständen die Macht der Wellen die Güter ausspült, oder der Wind die Masten zum Schnappen*) bringt, so fällt der Verlust ausschließlich auf die Eigenthümer der beschädigten Gegenstände, und wird, in anderen Worten, zu einem particularen Havarie-Schaden.

Drei Dinge sind charakteristische Bedingnisse eines allgemeinen Havarie-Schadens, oder wenn man lieber will, Kennzeichen einer Havarie grosse. Erstlich müssen Unkosten und Schäden dieser Art, zu rettendlich und Behufs der allgemeinen Sicherheit der ganzen Unternehmung, übernommen worden seyn; zweitens muß dies unter dem unmittelbaren Drange einer kommenden und drohenden Gefahr stattgefunden haben; und drittens müssen alle solche Schäden und Verlüste den offenbaren Stempel ungewöhnlicher und außerordentlicher Natur tragen.

In Betreff des ersten dieser Bedingnisse leuchtet es von selbst ein, daß in allen Fällen, wo die ganze Unternehmung keine Gefahr läuft, irgend ein Verlust, dem man sich zum Besten eines Theils derselben unterzieht, kein Recht verleiht, um von den sonst dabei Betheiligten einen Beitrag zur Havarie grosse zu verlangen. Benecke führt in seinen „Principles of Indemnity" p. 228 den Fall an, wo der Capitain eines neutralen Schiffes, gehemmter Weise feindliches Gut an Bord genommen, und dann aus Furcht, dieser Güter wegen einer Confiscation ausgesetzt zu sein, seine Anker gekappt oder dieses Gut über Bord geworfen hätte. In diesem Falle würde dessen Eigenthümer keinen Anspruch an die übrigen Rheder u. s. w. für eine theilweise Vergütung des Schadens zu machen haben, weil dieses Opfer nicht zur Rettung der ganzen Ladung, sondern nur eines Theils derselben gebracht worden wäre. So gehören alle Unkosten, die aus der Nothwendigkeit fließen, einen Nothhafen der nöthigen Reparaturen des Schiffs wegen aufzusuchen, zur Havarie grosse,

*) Dieser Ausdruck der allerdings nicht Deutsch, sondern dem Englischen: „to snap" entlehnt ist, und den plötzlichen Bruch des Mastes, so daß die obere Hälfte herunter hängt, bedeutet, dürfte vielleicht zur Annahme zu empfehlen sein.

weil dies zum Besten von Schiff und Ladung geschieht. Aber die Kosten der Reparaturen des Schiffes selbst, nachdem das Schiff in diesem Hafen einmal eingelaufen ist, fallen allein auf den Rheder, zu dessen ausschließlichen Nutzen sie aufgelegt werden.

Da sich weiterhin die Gelegenheit dazu darbieten wird, so unterlassen wir es hier, die schon berührte Frage weiter zu erörtern, ob eine Forderung für Havarie grosse nun unter der Bedingung rechtsmäßiger Weise stattfinden kann, daß der Zweck, zu dessen Behuf ein freiwilliges Opfer gebracht wurde, wirklich erreicht worden sei. Wenn Schiff und Ladung, trotz des gebrachten Opfers, ganz zu Grunde gehen, so daß daraus gar nichts wieder in die Hände ihrer Eigner fällt, so kann offenbar kein Beitrag zur Havarie grosse gefordert werden. Aber wo das Schiff in Folge der Gefahr, um derentwillen das Opfer gebracht ward, Schiffbruch erleidet, jedoch die Güter oder ein Theil derselben gerettet werden, da haben der Beantwortung der Frage, ob das was gerettet worden ist, seinen Beitrag zum Ersatz des Verlornen zu leisten hat oder nicht, fortwährend einige Schwierigkeiten im Wege gestanden.

Zweitens: Ein allgemeiner Havarie-Schaden kann nur unter dem Drucke einer wirklichen und nahen Gefahr stattfinden. Ein Opfer kann bona fide zum Besten der allgemeinen Sicherheit gebracht werden; aber darum kein Recht verleihen, auf einen Beitrag zur allgemeinen Havarie Anspruch machen zu können, wofern es sich nicht vollkommen genügend herausstellt, daß diese Sicherheit wirklich bedroht gewesen sei. „Es ist nicht genug" — sagt Emérigon — „um Anspruch auf einen Beitrag in Havarie grosse machen zu können, daß geworfen worden sein; es ist dies eine Maßregel, die von demjenigen, die sich dazu entschließen, durch die Furcht eingekommen, erzwungen werden mußte." — (par la crainte de périr). „Aber sagt er hinzu: „Kein bloßer panischer Schrecken kann einen Capitain entschuldigen, der sich zum Werfen entschloß, wenn keine Gefahr da war, die ihn dazu zwingen konnte." (Siehe Emerigon, Vol. I. Chap. XII Sect. 39 p. 587 und 588.)

Die älteren Seegesetze geben uns mit großer Ausführlichkeit eine Reihe von Regeln, die in Fällen eines Wurfes beobachtet werden mußten. Dies geschieht aber heut zu Tage nur selten, und die von Stevens als die einzig praktische angegebene Regel, dürfte jedem Zwecke entsprechen; er empfiehlt dem Capitain, dort, wo es die Lage der Dinge gestattet, sich mit den erfahrensten seiner Schiffs-Equipage

und dem Supercargo zu berathen, falls er einen am Bord hat, und das jenachdem es nöthig sein mag, das Vorgefallene auf sein Journal einzutragen, sodann, nach erfolgter Ankunft, seinen Protest zu notiren, und wenn es möglich ist, auch zu extendiren. Uebrigens liegt es am Tage, daß wo die Gefahr dringender und verzweifelnder Art ist, mit dem Deliberiren nicht mehr Zeit verloren werden darf, als unvermeidlich nothwendig sein mag, um dem Vorwurf rücksichtsloser Unbesonnenheit mit gutem Recht von sich abweisen zu können.

„In Fällen, die Verzug und Ueberlegung erlauben" — sagte der Richter Story — „da mag das Berathen mit den Officieren „der Schiffs-Equipage ganz wohl stattfinden; wo aber die Zweck„mäßigkeit und Dringlichkeit der beabsichtigten Maßregel hinläng„lich erwiesen ist, da hat es mit dem Gegenstande alles Einwurfs „von selbst ein Ende." (Siehe in 3 Peters Supr. Court. Rep. 342 den Fall von Col. Ins. Comp. v. Ashby.) Auch hat der Kanzler Kent, das, was in dieser Hinsicht als Gesetz zu gelten hat, klar genug durch die folgenden Worte bezeichnet: „Eine Berathschlagung „als Vorläufer des zu bringenden Opfers ist nicht durchaus noth„wendig. In Fällen einer imminenten Gefahr kann sie nicht statt„finden; es muß sich aber klar herausstellen, daß der Schritt, der die „Ursache des Verlustes ward, von einem richtigen Urtheil und einem „festen Willen ausging; und es kann sich so ergeben, daß einem nur „die Wahl unter mehreren Uebeln frei bleibt, dort, wo Sicherheit „nicht länger möglich ist." (There may be a choice of perils, where there is no possibility of safety.) Siehe Kent's Comment. Vol. III p. 208.

Drittens. Um Anspruch auf Vergütung in Havarie grosse machen zu können, ist es erforderlich, daß die Opfer und Unkosten, welche dazu die Gelegenheit geben, ungewöhnlicher und außerordentlicher Art seien. Mehr muß geleistet werden, als man von den gewöhnlichen Pflichten und den gewöhnlichen Unkosten eines Rheders fordern darf, der durch den Fracht-Contract sein Schiff zur Verfügung des Befrachters stellt, und aus der Fracht seinen Lohn erwartet. Durch den Fracht-Contract übernimmt er die Pflicht, Alles zu thun, das in dem gewöhnlichen Verlauf einer Reise nöthig sein dürfte, um die Güter nach ihrem Bestimmungsorte zu schaffen; und für die damit verknüpften Auslagen und Maßregeln, die eine natürliche Folge dieser Verpflichtung sind, kann er keine weitere Belohnung

fordern, als die, welche ihm durch die Ehrenpartie zukommt, d. i. die stipulirte Fracht.

Auf diesen Grundsatz fügt sich in England die Regel, in deren Folge die Kosten der Reparaturen in einem Nothhafen, und das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft während des dort stattfindenden Aufenthalts niemals in Havarie grosse vergütet werden. Desgleichen findet in England und auch in Frankreich keine Vergütung in Havarie grosse statt, wenn der Eigenthümer eines Schiffes, in Fällen einer drohenden Gefahr, zu gewissen kühnen Manoeuvres, die eine starke Beschädigung des Schiffs und seines Takelwerks zur Folge haben, seine Zuflucht nimmt, als z. B. wo Segel fortgerissen werden, oder ein Mast bricht, falls er, um einem Feinde oder einem nahen Ufer zu entgehen, sich zum Prangen entschließt. Die Ursache des Ausschlusses der dadurch verursachten Ausgaben von der Havarie grosse liegt in dem einfachen Umstande, daß der Gebrauch des Takelwerks, seinem löblichen und wohlverstandenen Zwecke gemäß, Behufs der Schiffahrt statt fand, und daß er daher zu den gewöhnlichen Maßregeln gehörte, welche den Schiffs-Eigenthümer, in Folge seines Contractes, nicht vernachlässigen durfte.

Auch hier wird es abermals zu einer schweren Aufgabe, zwischen gewöhnlichen und ungewöhnlichen Opfern und Unkosten eine genaue Scheidelinie zu ziehen; und allgemein unfehlbare Regeln aufstellen zu wollen, da wo nur der Zufall gebietet, der allen menschlichen Voraussicht entschlüpft, ist eine Unmöglichkeit. Aber der folgende von Emérigon, im ersten Bande seines Werkes (Chap. XII Sect. 41 p. 606) erzählte Fall, dürfte einen guten Begriff von dem geben, was überall als ein außerordentliches Opfer und als zulässig in der Berechnung der Havarie grosse betrachtet werden möchte.

Der Capitain eines französischen Schiffes war einen ganzen Tag vom Feinde gejagt worden, der zuletzt ihn erreichte. Bei dem Einbruch der Nacht ließ der Schiffer bedächtiger Weise sein großes Boot auswerfen, es mit einem Mast und Segel versehen, eine Laterne an die Spitze des Mastes heften und übergab es dann dem Zufall. Zu derselben Zeit ließ er die Schiffspapiere herunternehmen, und änderte seinen Cours. Das große Boot, von dem Feinde verfolgt und vor dem Winde segelnd, ging zuletzt verloren; das Schiff aber entkam glücklich in Folge dieses Manoeuvres. Unter diesen Umständen ward der Verlust des großen Bootes als allgemeine Havarie

Schaden angesehen, da hier absichtlich, zum Besten von Schiff und Ladung, ein außerordentliches Opfer gemacht wurde.

Fassen wir nun das Gesagte zusammen, so ergiebt es sich, daß bevor Jemand, der an einer Seereise betheiligt ist, Anspruch auf irgend eine Schaden-Vergütung in Havarie grosse machen darf, er beweisen können muß, daß der Verlust, den er erlitten hat, nicht durch Zufall entstand, sondern erstlich die Folge eines absichtlichen Opfers oder freiwillig ausgelegter Kosten war; zweitens, daß es willkührlich, zum gemeinsamen Besten der ganzen Unternehmung übernommen worden ist; drittens, daß dies unter dem Drange einer wirklichen und imminenten Gefahr geschehen sei; viertens, darf man hinzusetzen — daß zu dem Opfer und zu den Unkosten nur nach gehöriger Ueberlegung geschritten worden sei, und endlich fünftens, daß keine Opfer gebracht und keine Unkosten gemacht worden, von denen es gesagt werden könne, daß sie zu den üblichen Pflichten und Auslagen der Schiffahrt gehören, welche als gewöhnliche Abnutzung des Schiffs angesehen und aus der Fracht bezahlt werden.

Von dieser Untersuchung des Wesens der allgemeinen Havarie, schreiten wir zu der näheren Beleuchtung ihrer beiden Haupt-Elemente, die, wie wir schon bemerkt haben, entweder in der Aufopferung eines Theils der Ladung, oder eines Theils des Schiffs, zum Nutzen beider, oder in Ausgaben bestehen, die zu demselben Zweck führen sollen. Dem zufolge theilen wir diese Abhandlung in zwei Artikel ein; nämlich:

Art. 1. Die Opfer zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung;

Art. 2. Die außerordentlichen Ausgaben zum gemeinsamen Besten beider.

Erster Artikel.

Opfer zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung, zerfällt in folgende vier Abtheilungen:

1. Opfer eines Theils der Ladung Behufs der allgemeinen Sicherheit;
2. Verkauf eines Theils der Ladung zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung;
3. Opfer des Schiffes, oder eines Theil desselben Behufs der allgemeinen Sicherheit;
4. Willkührliche Strandung zum gemeinsamen Besten,

die wir nun in der bezeichneten Ordnung untersuchen werden.

I. Opfer eines Theils der Ladung Behufs der allgemeinen Sicherheit.

Unter allen den hieher gehörigen Fällen, steht der des Werfens oben an, denn in die Voraussetzung, daß man sich absichtlich dazu entschlossen habe, als dem einzigen Mittel, um das Gesammt-Verhältniß von Schiff und Ladung aus einer imminenten, beide gleich bedrohenden Gefahr zu retten, exemplificirt es auf eine einfache Weise und besser als irgend ein anderer Fall, den Begriff einer allgemeinen Havarie, wie wir ihn oben zu definiren versucht haben, wo man überhaupt nicht wüßte, daß es die Quelle desselben gewesen ist. Wir sagen dadurch mit andern Worten, daß er den Anspruch auf Beiträge zum Schaden-Ersatz aller bei einer Unternehmung betheiligten Personen, pro rata des Interesses einer jeden, vollkommen rechtfertigt.

Es giebt der Fälle nur wenige, wo das Werfen keine Ansprüche auf solche Beiträge rechtfertigen dürfte, z. B. wenn Güter geworfen werden, die der Capitain ohne Wissen und ganz gegen die Absicht

seiner Befrachter an Bord genommen hätte; ferner, da wo es Güter betrifft, wovon kein Conossement gezeichnet worden ist. Der Art. 420 des Französischen „Code de Commerce“ sagt ausdrücklich, daß für Güter, von denen kein Conossement noch Empfang-Schein des Capitains existirt, wenn sie geworfen werden sollten, keine Vergütung gestattet wird, daß sie aber, falls sie gerettet würden, zur Havarie grosse contribuiren müssen. Eine ähnliche Verfügung enthält der § 1851 des Preußischen Assekuranz-Rechtes, desgleichen das Dänische Art. VIII, 7. Dieselbe Regel gilt auch in Italien, siehe Baldasseroni's Werk Tom. IV Tit. 5 § 39.

Die wichtigste Ausnahme von dem Rechte der Vergütung bei geworfenen Gütern betrifft die, welche auf das Verdeck geladen worden sind. Wir haben schon (siehe oben S. 252) die Worte des Art. 8 Tit. XXII der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ gegeben: „Alle Güter, die oben auf dem Decke „des Schiffes liegen, werden, wenn sie geworfen oder beschädigt sind, „nicht bezahlt, und müssen nichts desto weniger, wenn sie conservirt „worden, zu andern geworfenen Gütern mit contribuiren.“

Aus dem, das wir oben S. 250 bis 257 inclusive über das Werfen gesagt haben, und aus den dort angeführten Beispielen erhellt, daß überall, für geworfene Deckladung, keine Vergütung in Havarie grosse stattfindet, woferne es sich nicht erweisen läßt, daß für gewisse Reisen eine solche Verschiffungsmethode üblich ist, und durch den Handelsgebrauch gerechtfertigt wird. In einem solchen Falle aber, wenn der Beweis vollständig ist und eine Werfung stattgefunden hat, genießen die so geworfenen Güter eines Beitrags in Havarie grosse, und es ist selbst nicht erforderlich, dem Versicherer in solchen Fällen Kenntniß von der Existenz eines derartigen Gebrauchs zu geben, um ihn dafür verantwortlich machen zu können; denn, hat schon Valin in seinem Commentar (siehe Vol. II Art. 13 p. 532 Edit. 1829) gesagt, es ist seine Pflicht, die Gebräuche des besonderen Handels, auf den er sich einläßt, zu kennen.

Wird im Verlauf der Reise, um ein Schiff vom Sinken auf hoher See zu retten, oder um es, im Falle einer Strandung, wieder flott zu machen, oder um es in den Stand zu setzen einen Nothhafen zu erreichen, ein Theil der Ladung in Böte oder Leichterfahrzeuge übergeladen, und gehen diese dann auf dem Wege nach dem Lande verloren, oder werden die Waaren beschädigt, so gehören die dadurch entstandenen Kosten, so wie der Schaden, den die Waare dabei er-

leidet, ohne Zweifel in große Havarie. Dasselbe findet statt, wenn die Ausladung geschieht, damit das Schiff, welches zwar nicht in Gefahr ist, aber mit voller Ladung nicht in den Hafen einlaufen kann, dies bewerkstelligen könne. Es ist freilich in diesem Falle von keiner dringenden Noth die Rede, aber die Maßregel gereicht unleugbar zum Besten des Ganzen, und die dadurch entstandenen Kosten fallen also dem Ganzen zur Last.

Hierüber stimmen alle Gesetze und Schriftsteller überein. Schon die Rhodischen Gesetze geben diesem Falle die Vorrechte eines Wurfes der Waare, da die Güter absichtlich einem außerordentlichen und imminenten Risico bloßgestellt werden, um dadurch die Sicherheit des Schiffes zu erkaufen. (Dig. lib. XIV Tit. 2 f. 4.) Das Römische Gesetz sagt: „daß in einem solchen Falle die in das kleine Fahrzeug geladenen Waaren, wenn sie verunglücken, als geworfen angesehen werden sollen.“ (L. 4 de leg. Rho.)

Die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ bedient sich in ihrem Art. 11 Tit. XXII folgender Worte: „Wenn ein „Schiffer auf einem Revier oder beim Einlaufen in einem Hafen, um „ein Schiff zu erleichtern, einen Theil seiner Ladung in Schmacken „oder andere kleine Fahrzeuge überladet, und solche beschädigt würden „oder verloren gingen, so wird solcher Verlust und Schaden dem „Werfen gleich gehalten, und muß derselbe als große Havarie bezahlt „werden.“

Der Französische „Code de Commerce“ sagt in seinem Art. 427: „In dem Falle, daß Waaren, welche in Leichterfahrzeuge über„geladen worden sind, um die Einfahrt des Schiffes in einen Hafen „oder in ein Revier zu erleichtern verloren gehen sollten, so wird „der Schaden über Schiff und Ladung zum Vollen vertheilt. Wenn „das Schiff dann mit dem Rest seiner Ladung verloren geht, so fin„det keine Vertheilung der in Leichterfahrzeuge übergeladenen Waaren „statt, wenn sie auch glücklich ankommen.“

Das Sardinische Handelsgesetzbuch schweigt in Betreff dieser Clausel seines Vorbildes.

Das Holländische „Wetboek van Koophandel,“ indem es auf Leichterfahrzeuge, in welche Güter aus der Schiffsladung geladen worden sind, die schon oben gegebenen Artikel 698, 699, 700 und 701, in Betreff der großen und partikularen Havarie anwendet, giebt noch folgende Bestimmungen:

Art. 704. „Wenn während der Reise diesen Leichterfahrzeugen

„oder den Gütern, womit sie beladen sind, irgend ein Schade zufügt, „der als Havarie grosse betrachtet werden kann, so fällt ein Drittel „davon auf die Leichterfahrzeuge, und zwei Drittheile desselben werden „von den darauf eingeschifften Waaren getragen. Diese zwei Drittheile werden sodann als Havarie grosse über das ursprünglich gebrauchte Caseo, den Betrag der Fracht, und die volle Ladung, mit „Inbegriff des in den Leichterfahrzeugen befindlichen Theils, vertheilt."

Art. 705. „Dagegen und bis zu dem Augenblicke, wo alle die „in die Leichterfahrzeuge übergeladenen Waaren an ihrem Bestimmungsort gelöscht und ihren Consignatairen abgeliefert werden, dauert „ihre Gemeinschaft mit dem ursprünglich gebrauchten Schiff und mit „dem Rest seiner Ladung fort, und sie contribuiren zu den verschiedenen Havarien allgemeiner Art, die sie betroffen haben können."

Art. 706. „Die Waaren, welche weder an Bord des Hauptschiffes noch in die Leichterfahrzeuge verladen worden sind, die sie „dahin bringen sollen, contribuiren nicht zu den Verlüsten, die das „Hauptschiff betreffen könnten, in das sie verladen werden sollen."

Die drei Artikel 1824, 1825 und 1826 des Portugiesischen „Codigo Commercial" stimmen buchstäblich mit den vorangehenden drei Artikeln des Holländischen Gesetzbuches überein.

In dem Spanischen Gesetzbuch vom Jahre 1829 befinden sich folgende auf das Werfen bezügliche Artikel, besonders in Betreff der Aufnahme des daraus entstehenden Schadens in Havarie grosse.

Art. 949. „Damit die zur Ladung gehörenden verlorenen oder „verschlechterten Güter mit in die Berechnung der gemeinschaftlichen „Havarie aufgenommen werden, ist es durchaus unerläßlich, daß die „gehörigen Connossemente darüber vorhanden sind; widrigenfalls trifft „der Verlust oder die Verschlechterung die Eigner derselben, und sie „müssen dennoch, wenn die Güter geborgen werden, davon eben so „wie die übrige Ladung beitragen."

Art. 950. „Eben so wenig werden die oben auf das Verdeck „geladenen Güter, die geworfen oder beschädigt werden, in die Berechnung der gemeinschaftlichen Havarie mit aufgenommen, obgleich „sie Beitrag dazu leisten müssen, wenn sie geborgen werden."

„Der Verfrachter und der Capitain haften den Abladern gewor„fener Güter für den aus der Werfung entstandenen Schaden, wenn „erstere die Güter eigenmächtig und ohne Einwilligung der Abladen „auf das Verdeck geladen haben."

Art. 951. „Von den gewerfenen und nachher wieder erlangten „Gütern wird nur die durch die Werfung entstandene Verschlechterung „und die Wiedererlangungskosten in die Havarie grosse Berechnung „mit aufgenommen; und wenn sie vor Wiedererlangung bereits mit „zur Gesammthavarie gerechnet, und ihr Betrag dem Eigenthümer „ausgezahlt gewesen wäre: so hat derselbe das dafür Empfangene „wieder herauszugeben, und weiter nichts zu behalten, als was die „Verschlechterung und die Kosten betragen."

Art. 952. „Wenn Waaren verloren gehen, die, um das Schiff „im Sturm zu erleichtern, oder um das Einlaufen desselben in einen „Hafen oder Rhede zu befördern, in Leichterfahrzeuge übergeladen „sind; so muß der Belauf derselben mit zu dem Gesammtbetrage ge„schlagen werden, welcher, nach Maßgabe des im Art. 939 darüber „Verordneten, zur gemeinschaftlichen Havarie beizutragen hat."

Wir geben die hierauf bezüglichen Artikel 938 und 939 in einer Note am Fuß *).

Aus sämmtlichen, hier gegebenen Verordnungen der wichtigsten Staaten, ergiebt sich die gemeinsame Anerkennung des Grundsatzes, daß Güter, die nothgedrungen in Leichterfahrzeuge übergeladen werden müssen und nachher untergehen, als geworfene Güter anzusehen sind, daß in Betreff der damit verknüpften Kosten oder daraus entstehenden Schäden, so wie der ihnen zukommenden Vergütung in Havarie grosse, ihre Gemeinschaft mit dem Schiffe, aus welchem sie ent-

*) Art. 938. „Der Capitain darf für sich allein nichts in Betreff der zur ge„meinschaftlichen Havarie gehörenden Schäden und Kosten beschließen, ohne „sich vorher darüber mit den Schiffsofficieren und den anwesenden Abladern „oder ihren Supercargoen zu berathen. Wenn diese sich wider die Maßre„geln erklären, die der Capitain mit seinem Untercapitain, falls er einen hat, „und dem Steuermann für nothwendig erachtet, um das Schiff zu retten: so „darf der Capitain, ungeachtet des Widerspruchs unter seiner Verantwort„lichkeit zur Ausführung der besagten Maßregeln schreiten; es bleibt jedoch „dem, der sich dadurch benachtheiligt glaubt, unbenommen, sein Recht gegen „den Capitain, der in diesen Fällen mit Betrug, Unwissenheit oder Nachlässig„keit zu Werk gegangen wäre, in den competenten Gerichten zu erweisen."

Art. 939. „Wenn die anwesenden Ablader nicht wegen des Beschlusses, „worüber der vorhergehende Artikel handelt, zu Rath gezogen sind: so haben „sie nicht nöthig, zur gemeinschaftlichen Havarie beizutragen, und es soll der „Antheil, den sie dazu tragen müßten, dem Capitain zur Last fallen; es wäre „denn, daß durch die Dringlichkeit des Falles dem Capitain die Zeit und Ge„legenheit gefehlt hätte, den Willen der Ablader zu erforschen, ehe er für sich „allein eine Verfügung getroffen hätte."

löscht sind, ununterbrochen fortdauert, und daß die Verantwortlichkeit der Versicherer, in solchen Fällen, von dem Hauptschiffe auf diese Fahrzeuge übergeht, so daß sie die Stelle des ersteren einnehmen und vertreten.

Die angeführten Gesetze, mit Ausnahme der Preußischen, erwähnen nur der verunglückten Waaren, und nicht der Leichter. Daß diese in großer Havarie nicht ersetzt werden, wenn sie von einem Dritten in Fracht genommen sind, ist begreiflich, denn die bedungene Fracht schließt die Vergütung der Gefahr, welcher sie sich aussetzen, mit in sich ein. Hätte man sich aber der zum Schiff gehörigen Chaluppe bedient, und wäre dieselbe verunglückt, so muß sie allerdings in großer Havarie ersetzt werden. (Siehe Emérigon Vol. I Chap. XII Sect. 41 p. 599.)

Ist der Zweck der Ausladung nicht die Erleichterung des Schiffs gewesen, sondern haben die Eigenthümer ihre Waaren abholen lassen, um sie nach ihrem Bestimmungsorte zu senden (wie das in manchen Plätzen, deren Einfahrten für beladene Schiffe zu seicht sind, wie z. B. in Triest gebräuchlich ist, wo dann die Rhede nicht selten als der Löschplatz angesehen wird, so fällt jede Verantwortlichkeit des Hauptschiffes und seiner Ladung für das Schicksal der ausgeladenen Waaren weg. (Siehe Valin, Tit. des Assurances Art. 16 und Tit. du jet Art. 19.)

Wenn das Leichterfahrzeug, worin ein Theil der Ladung des Hauptschiffes zum allgemeinen Besten übergeladen ist, glücklich anlangt, das Hauptschiff aber verunglückt, so findet keine Contribution statt. Das Unglück des Hauptschiffes hat nichts zur Rettung des Leichterschiffes beigetragen, folglich kann dieses mit seiner Ladung keine Verbindlichkeit haben, zu dem Ersatz des ersteren beizutragen. Hiermit stimmt auch der oben gegebene Artikel 427 des Französischen „Code de Commerce“ überein.

Auch in dem Falle, wo das Hauptschiff verloren ginge, die Ladung aber, oder ein Theil derselben gerettet würde, muß der so gerettete Theil für die übergeladenen Güter contribuiren.

Ungeachtet, der allgemeinen Auffassung gemäß, das erzwungene Ueberladen der Güter in Leichterfahrzeuge, so wenig es auch an sich selbst die Eigenschaft eines Wurfes annimmt, dennoch dem Werfen gleich geachtet wird, so verträgt sich doch diese Ansicht nicht durchaus mit der eigentlichen Natur der Sache. Denn zwischen den beiden Fällen findet die große Verschiedenheit statt, daß bei geworfenen Waaren die Wahrscheinlichkeit der Rettung so äußerst gering ist, daß man die-

selbe fast für gar nichts annehmen kann: bei Übergeladenen aber diese Wahrscheinlichkeit der Rettung beinahe eben so groß ist, als bei den im Schiffe gebliebenen Gütern. Und auf dieser Verschiedenheit beruht es, daß die Regel, daß keine Contribution stattfindet, wenn nicht das Schiff gerettet worden ist, in dem hier betrachteten Falle des Ausladens mit vollem Rechte angewandt wird, obgleich sie bei dem Seewurf, zum Nachtheil der Eigenthümer des Geworfenen gar nicht und auch ihre Anwendung nicht stattfinden sollte. Güter, die solchermaßen übergeladen worden, können möglicher Weise gänzlich gerettet werden, wenn das Hauptschiff mit den an Bord gebliebenen Waaren völlig verunglückt. Der Eigenthümer der übergeladenen Güter kann sich also nicht beklagen, wenn der andere Fall, der gänzlichen Verunglückung seiner Güter, eintritt, und daß die in dem Schiffe zurückgebliebenen und nachher aus dem Schiffe geretteten Güter zu seiner Entschädigung nicht beitragen. Wollte man ihm in dem letzteren Falle, einen Anspruch an die geborgenen Güter des Hauptschiffes zugestehen, so wie derselbe dem Eigenthümer des Geworfenen, in Recht und Billigkeit zukommen sollte, so würde seine Lage vortheilhafter sein, als die der Eigenthümer der im Schiffe zurückgebliebenen Güter und des Schiffes. Denn er könnte in keinem Falle ein schlimmeres, sehr oft aber ein besseres Schicksal haben als jene.

Zwei verschiedene gerichtliche Erkenntnisse sind in den Vereinigten Staaten in Betreff der übergeladenen Güter und der Frage abgegeben worden, ob die Eigner derselben, sollten sie auf der Ueberfahrt von dem Schiffe nach dem Ufer, beschädigt oder gar geworfen werden, von den Eignern der übrigen, auf gleiche Weise der Gefahr Preis gegebenen Güter, Contribution zu erheischen berechtigt sein könnten. Einen Fall dieser Art erzählt Phillips, im zweiten Bande seines Werkes p. 83.

Auf der Reise von New-York nach Mobile, strandete ein Schiff das einen Lootsen an Bord hatte und bereits über die Barre (the bar) gegangen war, an der Landspitze „Mobile-Point“ genannt. Während seines Festsitzens wurden die am Bord befindlichen Güter in Leichterfahrzeuge übergeladen und nach Mobile gebracht. Ein beträchtlicher Theil gewisser Güter, die einem der Ablader zugehörten, erlitt in dem Leichter einen Schaden von mehr als zweitausend Thalern. Nachdem die ganze Ladung aus dem Schiffe genommen war, ward es abgebracht, aber indem es die Bay von Mobile hinaufsegelte, ungefähr acht Seemeilen weit von der Stelle wo es ge-

strandet hatte, traf ein heftiger Sturm dasselbe und trieb es wieder hinaus in die See bis zu der Delphinen-Insel,*) wo es zuletzt öffentlich verkauft ward, da es des Abbringens und der Reparaturkosten nicht werth geachtet wurde. Eine allgemeine Havarie-Berechnung der Unkosten, des Transportes, der Ladung, bis zur Stadt und des Schadens, den die Güter in einem der Leichter erlitten hatten, ward aufgemacht, und der Schiffer schlug es den respektiven Consignatarien der Güter ab, ihnen dieselben abzuliefern, bis sie nicht zuvor ihren Antheil an der allgemeinen Havarie bezahlt hätten. Einer der Ablader begann einen Proceß in New-York, um seinen Theil von der bezahlten Havarie grosse, von dem Ablader der beschädigten Güter wieder zu erhalten. Der Oberrichter Jones sprach seine Meinung über diesen Fall folgendermaßen aus: „Bei einem Befrachtungs-Contracte ist es „immer eine einverstandene Sache, daß in dem Falle, wo der gemein„samen Gefahr durch das zeitgemäß und willkührlich gebrachte Opfer „eines Theils des in imminenter Gefahr sich befindenden Eigenthums, „zum Besten Aller die dadurch bevortheilt werden könnten, ausge„wichen werden kann, dieselben verpflichtet bleiben, zu der Entschädigung „derer beizutragen, welche durch die, auf ihre Kosten erzweckte Be„freiung und Sicherheit des Ganzen, offenbaren Schaden erlitten haben „dürften. Es würde sonderbar sein, daß dies Recht des leidenden „Theils zu einer Entschädigung, welches, durch den erfolgreichen Ver„such der Rettung des Eigenthums, vollkommen und unbezweifelt ge„worden ist, ihm entrissen würde, und diejenigen, welche die Frucht „des gebrachten Opfers genossen hätten, der Pflicht der Entschädigung, „durch den später erfolgten Total-Verlust des Schiffes, entledigt wer„den sollten. Das Recht zur Contribution kann eben so wenig von „der Ankunft des Schiffes an seinem Bestimmungsorte abhängen, als „es von der Ablieferung der durch das Opfer geretteten Ladung an „ihre Consignataire, abhängig gemacht werden kann. Wenn das „Schiff oder irgend ein Theil der Ladung, in Folge eines neuen Un„falls verloren geht, so können die Eigenthümer des so Verlorenen „nicht verpflichtet werden, deswegen zur Entschädigung derer beizutra„gen, welche durch das Opfer gelitten hätten, das zur Rettung der „früheren Gefahren gebraucht wurde. Alles Eigenthum, das zuletzt „den Eigenthümern wieder zufließt und verbleibt, muß für ihren ersten

*) „Isle-Dauphin" — im Mexicanischen Meerbusen — der Ort, wo General Pakenham sein Hauptquartier während der Englischen Expedition gegen New-Orleans im Winter von 1814—1815 aufgeschlagen hatte.

„Beitrag zur allgemeinen Havarie haften.“ (Siehe Lewis vs. Williams. 1 Hall. 420.) Ganz im Widerspruche mit dieser Entscheidung war die folgende, die in Boston abgegeben ward.

Aus einem Schiffe, daß im Calauttastrome auf den Grund gerathen und festsitzen geblieben war, wurden einige Fässe und Kästchen mit harten Thalern in ein Boot genommen um an das Land gebracht zu werden. Da bei dem Versuch das Land zu erreichen, das Meer sehr bewegt war und hoch ging, außerdem befürchtet ward, das Boot möchte sinken, so ward ein Fäßchen Thaler und ein anderer Theil der kleinen Ladung über Bord geworfen. Als von dem, in dem Boote geretteten Theile, Beitrag zur Havarie gefordert ward, und die Sache zur Klage kam, sagte das Gericht: „Die Güter die „in der Chaluppe gerettet wurden, und die, welche durch den dabei „stattgefundenen Seewurf verloren gingen, waren zusammen, in Folge „einer jetzt vorüber gegangenen Gefahr, einer neuen ausgesetzt, um, „ohne besondere Verabredung oder Absicht der dabei Betheiligten, so „viel als möglich zu bergen. Der Verlust, den dem Kläger zugehö„rigen Fäßchens Thaler, ohne Beziehung auf die übrigen in das Boot „aufgenommenen Effekte, bietet keine Veranlassung zu einer Havarie„Schaden dar. Die Erfordernisse für einen Fall dieser Art bestehen „in einem Contract, wodurch das Eigenthum verschiedener Personen „einer gemeinschaftlichen Gefahr ausgesetzt wird, und in einer Befrei„ung von dieser Gefahr auf Kosten des einen oder mehreren der dabei „Betheiligten, welche darauf zu Beiträgen von den anderen ein Recht „erlangen, vorausgesetzt, daß dies beabsichtigt und erreicht worden sei. „Von diesen Erfordernissen findet sich in dem vorliegenden Processe „kein einziges.“ (Siehe den Fall von Whitteridge vs. Norris, 6 Mass. Rep. 125.) „Wenn nun,“ bemerkt Phillips, „die in dem Boot ein„geschifften Personen als gegenseitige Depositarien der einem Jeden „von ihnen wechselsweise zugehörigen Güter, und als gemeinschaftliche „Depositarien der den anderen Abladern angehörigen Güter ange„sehen werden sollen, so muß unter solchen Umständen sich irgend eine „Verbindlichkeit herausstellen, obgleich nicht dieselbe, welche Schiffs„Rheder durch Connossemente oder einen Fracht-Contract eingehen. „Valin (siehe Tom. II p. 265 Art. 15) hält es für billig, daß bei „so bewandten Umständen die Depositarien verpflichtet sein müßten, „zur Havarie beizutragen. Nach der in New-York, in dem oben „angeregten Falle der Strandung des Schiffes vor Mobile abgegebe„nen Entscheidung, würde dies ein Fall gewesen sein wo Beitrag

„hätte gefordert werden können, wären die Güter in dem Boote be„schädigt worden statt über Bord geworfen zu werden, so daß, wenn „man diese beiden Fälle zusammenstellt, sich daraus das wunderliche „Resultat eines Beitrags für zufälligen Schaden ergiebt, unter Um„ständen, wo man denselben für einen Seewurf verweigert haben „würde. Dies ist ein verkehrtes Verhältniß, und das in New-York „abgegebene Erkenntniß scheint das zu sein, welches von beiden auf „dem festesten Boden beruht. Die Begründung des in Massachusetts „abgegebenen Urtheils, ist theils unrichtig und auch sonst nicht genü„gend. Es wird behauptet, daß das Fäßchen Thaler ohne Rücksicht „für die Sicherheit der anderen in dem Boot verladenen Güter ver„loren ging, und doch ward das Fäßchen über Bord geworfen, um „das Sinken des Bootes zu verhindern — eine Gefahr, welche mit „der Sicherheit der übrigen im Boot verladenen Güter in sehr naher „Verbindung stand. Und dann, was die Voraussetzung betrifft, daß „zwischen den Eigenthümern des Bootes und denen der darin verla„denen Güter, und abermals zwischen diesen unter sich, kein Contract „existirte, so liegt es nicht am Tage, worauf sich diese Behauptung „stützt. Sicherlich kann die diminutive Form des Fahrzeuges dazu „nicht die Gelegenheit gegeben haben, und außerdem scheint kein an„derer Grund vorhanden zu sein. Die Güter waren durch das Co„nossement, wenn es in der gewöhnlichen Form ausgestellt war, eben „so wohl gedeckt als sie es am Bord sein konnten. Ob sie aber so „gedeckt waren oder nicht, ist bei der Beurtheilung dieser Frage von „keiner Wichtigkeit.“

Wir gestehen, daß es keine der leichtesten Aufgaben sein würde, diese von Phillips vorgebrachten Gründe mit Erfolg zu beseitigen.

Wenn Güter freiwillig und ohne Betrug, Seeräubern als Ranzion übergeben werden, so gehört der daraus entstandene Schaden zur Havarie grosse. Denn in diesem Falle werden sie eben so sehr Behufs der allgemeinen Sicherheit geopfert, als wenn sie über Bord geworfen wären. (Siehe den Rechtsfall von Hicks v. Palington, Moore 297.) Werden sie aber mit Gewalt von Seeräubern genommen oder geplündert, so stellt sich der Fall anders, weil dann eine, der Gefahr freiwillig gemachten Unterwerfung, nicht stattfindet. (Siehe Nesbitt v. Lushington, 4 Term. Rep. 783.)

Auf dem bekannten Grunde, daß die Nebensache der Hauptsache folgt (accessorium sequitur principale) wird aller, dem Schiff oder anderen Gütern durch den Wurf zugefügte Schaden, in Havarie

grosse vergütet. Der Französische: „Code de Commerce“ bestätigt dies durch die Worte: „die Schäden, welche der Wurf den im Schiffe „verbliebenen Gütern zufügt,“ in seinem Artikel 400. Auch Emérigon, im ersten Bande seines Werkes, Chap. XII Sect. 41 p. 691, und Phillips im zweiten Bande S. 82 sprechen sich in diesem Sinne aus.

Werden die Luken des Schiffs aufgehauen, damit man zu den Gütern um so schneller gelangen und das Schiff erleichtern könne, oder werden Güter, die man aufs Verdeck gebracht hat, um zu den unten liegenden gröberen und weniger werthvollen Waaren zu gelangen, über Bord gespült, oder rollen sie durch Unvorsichtigkeit des Schiffsvolks ins Meer, oder werden die aufs Verdeck gebrachten oder im Raume des Schiffs der Werfung wegen entblößten Güter, durch Seestürzungen beschädigt, so gehören alle diese Schäden in große Havarie. Desgleichen aller Schaden, der durch das Wasser entstehen dürfte, das man durch die Luken hinunter gießen könnte, um das im Schiffsraum entstandene Feuer zu löschen. (Siehe Stevens, on Average p. 42 Edit. 5.)

Nach Hamburgischen Usanzen im Dispache-Comtoir wird eine solche Beschädigung nicht in Havarie grosse vergütet. Jedoch in Bremen, den „Neubearbeiteten Bedingungen des Sechs-Versicherung-Gesellschaften,“ Art. 21 des dritten Abschnitts findet die Vergütung in Havarie grosse statt.

So muß auch dem Rheder in Havarie grosse die Fracht vergütet werden, welche er für die geworfenen Güter empfangen haben würde, wären die Güter nicht geworfen worden. (Siehe Phillips Vol. II p. 92, im Einklang mit Benecke in seinen „Principles of Indemnity“ p. 178.)

Die geworfenen Güter gehören fortdauernd ihren ehemaligen Eignern, wenn sie aus dem Meere geborgen werden, und können von ihnen, gegen Bezahlung des darauf haftenden Bergelohns, zurückgefordert werden. (Siehe Emérigon Vol. I Chap. XII Sect. 40 p. 596.)

III. Verkauf eines Theils der Ladung zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung.

In allen Fällen einer unbedingten Nothwendigkeit, wo ein Schiffer sich in einem fremden Hafen und ohne Mittel befindet, Geld zu seinen

Schiffsbedürfnissen auf irgend eine Weise, selbst auf Bodmerei nicht, zu erheben, da besitzt er das Recht, einen Theil der ihm anvertrauten Ladung zu diesem Behuf zu verkaufen. Dies Recht ist uralt, von den älteren bis zu den neueren See-Rechten heraus; von den „Jugemens d'Oleron“ und dem „Consolado del mare“ so gut wie von dem Französischen „Code de Commerce“ und von der Englischen und Amerikanischen merkantilen Jurisprudenz anerkannt worden. Ein solcher Verkauf wird in dem Lichte einer erzwungenen Anleihe von den Eigenthümern der verkauften Güter, zum Nutzen und Frommen aller Betheiligten betrachtet, und wenn sich dies auf eine unleugbare Weise herausstellt, und keine falsche Auslegung von dem Zwecke eines derartigen Verkaufs möglich ist, da haben die Eigner der Güter ein eben so unzweifelhaftes Recht zu einer Entschädigung durch Contribution zur Havarie grosse, als wenn dieselben über Bord geworfen wären.

Es läßt sich nicht leugnen, daß eine genaue Analogie zwischen den Fällen eines solchen nothgedrungenen Verkaufs und einer Werfung der Güter über Bord herrscht; denn in beiden wird der Eigenthümer der Herrschaft über sein eigenes Gut, zum gemeinsamen Besten beraubt, und es muß ihm einerlei sein, ob sein Verlust das Resultat eines Opfers zur See oder zu Lande ist. Die Bedingung des gemeinsamen Bestens ist eine unerläßliche, wenn dieser Verlust von allen Betheiligte, nach Maßgabe ihres Interesses in der Verschiffung getheilt werden soll. Denn wenn der Verkauf der Güter durch den Schiffs-Rheder keinen anderen Zweck hätte, als denselben in den Stand zu setzen, die unumgänglichen Reparaturen des Schiffs zu bezahlen, die er in Folge des von ihm eingegangenen Befrachtungs-Contracts selbst zu tragen verbunden ist, so kann der etwaige Verlust nicht der Gegenstand einer Contribution zur Havarie grosse, sondern er muß direkt von dem Schiffs-Rheder an den Eigenthümer der verkauften Güter vergütet werden. Es ist des Schiffers Pflicht, sein Schiff in fahrbarem, seetüchtigem Zustande zu haben. Fehlen ihm die Mittel zu diesem Behuf, so erzwingt er durch einen eigenmächtigen Verkauf gewisser Güter eine Anleihe von den Eigenthümern derselben, und ihm allein liegt dann die Verbindlichkeit ob, sie für den, möglicher Weise daraus entstandenen Verlust zu entschädigen. In Gemäßheit dieses Grundsatzes haben alle Gerichte in England in streitigen Fällen ihre Entscheidungen abgegeben.

In dem Rechtsfalle von Powell v. Gudgeon (siehe 3 Maule & Sel. 431) ergab es sich, daß dem Capitain eines Schiffes, welches

in Folge eines erlittenen Sturmes nach seinem Abgangshafen zurückzugehen sich entschloß, um dort die nothwendig gewordenen Reparaturen vornehmen zu lassen, das erforderliche Geld zur Bezahlung derselben mangelte, worauf er dann einen kleinen Theil der Ladung zu diesem Behuf zu veräußern für gut fand. Als die Sache zur Klage kam, entschied das Gericht, daß die Eigner der so verkauften Güter keineswegs berechtigt wären, ihre Versicherer für eine pro rata Provision ihres Verlustes in Anspruch zu nehmen, sondern daß sie ihren Regreß nur an die Schiffs-Rheder nehmen könnten. In Hamburg, so wie wohl überall, würde aus einem Falle dieser Art ein doppeltes Verhältniß entstehen. Was man von denen, zu deren Gunsten das Opfer gebracht wird, zu fordern berechtigt ist, darüber entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Aufmachung rechtmäßiger Weise statt findet; was übrigens von den Versicherern der verkauften Güter wegen zu reclamiren bleibt, das bestimmen die Local-Verordnungen des Ortes, wo die Assekuranz geschehen ist. Nach dem § 106 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Versicherungen von 1847“ ersetzt der Versicherer den imaginairen Gewinn auf geworfene oder zur Bestreitung der Kosten im Nothhafen verkaufte Güter als Total-Schaden, wenn solche in Havarie grosse zum Einkaufswerth vergütet werden, dagegen ist derselbe frei von Schaden-Ersatz, wenn für solche Güter der Verkaufs-Preis am Bestimmungsort in Havarie grosse vergütet wird, vorausgesetzt, daß solcher Gewinn einschließt; widrigenfalls kommt die Differenz gegen den imaginairen Gewinn in Betracht.

Der Capitain eines anderen Schiffes, den in einem auswärtigen Hafen für den Betrag einiger während seines dortigen Aufenthaltes an demselben vorgenommenen Reparaturen verhaftet wurde, verkaufte einen Theil seiner Ladung, um solchermaßen seine Freiheit zu ermitteln. Lord Ellenborough entschied, daß der unter diesen Umständen stattgefundene Verkauf, kein Opfer zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung heißen, und daß deswegen der dadurch erlittene Verlust zu einer Vergütung in Havarie grosse kein Recht geben könne. (Siehe Dobson v. Wilson, 3 Campb. 479 — ein Prozeß, der von einem Eigenthümer der Güter gegen einen anderen anhängig gemacht wurde.) „Wenn“ — sagte Lord Ellenborough — „das Schiff wegen „Nichtzahlung des Sundzolles in Beschlag genommen worden wäre, „dann hätte ich denken können, daß ein Verkauf, der in der Absicht stattgefunden hätte, um Schiff und Ladung von einer „solchen Schwierigkeit zu befreien, Anspruch zu einer Vergütung

„in Havarie grosse gegeben haben müßte. Aber in dem vorliegenden „Falle (dem von Dobson v. Wilson) war der Zoll von dem Cor„respondenten des Rheders bezahlt worden, und das so bezahlte Geld „ward demnach eine ihm zukommende Privat-Schuld. Es scheint mir, „daß kein Theil der Güter des Klägers, Behufs der Sicherheit des „Schiffs und der Güter dermaßen geopfert worden wäre, daß sie zu „einer Entschädigung abseiten der Ablader der übrigen Güter hätten „berechtigt sein können; der einzige rechtmäßige Weg, der ihnen dazu „offen stand, führte sie zu den Rhedern — da lag ihre eigentliche „Hülfe.“

„Aus diesen Entscheidungen“ — bemerkt Benecke in seinen „Principles of Indemnity“ p. 271 — „folgt keineswegs, daß in England „der Rheder allein dem Eigenthümer der verkauften Güter verantwort„lich bleiben müsse, und daß dem letzteren das Mittel versagt sein „sollte, auch von den übrigen Ladungs-Interessenten Ersatz fordern „zu können, sobald der Verkauf keinen andern Zweck hatte, als den „gemeinsamen Bedürfnissen von Schiff und Ladung abzuhelfen. In „dem erwähnten Falle wurden die Güter verkauft, um die zu den „Reparaturen nöthigen Gelder aufbringen zu können. Es ist aber „damit nicht gesagt, daß es des Rheders Pflicht sei, auch die Behufs „der Ladung erforderlichen Gelder aufzutreiben.“ — „Wenn also“ — bemerkt Benecke ferner — „der Verkauf der Güter aus Ursachen „fließt, die den Fall einer Havarie grosse klar herausstellen, so muß ein „allgemeiner Beitrag stattfinden, mögen Schiff und Ladung ihre Be„stimmung erreichen oder nicht. Ist die Ursache des Verkaufs doppel„artiger Natur, so muß der Theil in Havarie grosse ersetzt werden, „der dazu bestimmt gewesen, Auslagen dieser Art zu bestreiten, und „die Eigenthümer werden persönlich verantwortlich für das Uebrige.“

Es läßt sich auch überhaupt nicht in Abrede stellen, daß der Betrag der Güter, die in einem Nothhafen verkauft werden müssen, um die Kosten nothwendig gewordener Reparaturen zu bezahlen, und um Masten, Kabeltau und andere Dinge zu ersetzen, welche zum gemeinsamen Besten geopfert wurden, durch einen Beitrag zur Havarie grosse vergütet werden müssen. Damit ist auch Stevens einverstanden (siehe seinen „Essay on Average“ p. 17 Edit. 4) und das, was in England in dieser Hinsicht als allgemeine Regel betrachtet werden muß, ist dies, erstlich, daß wenn von dem Capitain Güter verkauft werden, um Geld zur Bezahlung besonderer Partikular-Verluste, oder der gewöhnlichen Unkosten der Schiffahrt zu erheben,

so ist es der Schiffs-Rheder allein, der den etwanigen, dadurch entstandenen Verlust zu tragen, und dem Eigenthümer derselben den Preis zu bezahlen hat, den er dafür in ihrem Bestimmungshafen erhalten haben würde, weniger die ihm für den Transport gebührende Fracht; zweitens, wenn der Verkauf stattfindet, um Unkosten zu bezahlen oder Verluste zu ersetzen, welche den offenbaren Stempel einer allgemeinen Havarie tragen, so entsteht aus dem dadurch erlittenen Verluste ein unzubezweifelndes Recht zu einem Beitrag durch Havarie grosse — die Güter werden betrachtet, als ob sie geworfen wären, und ihr Betrag nach denselben Grundsätzen allgemeiner Contribution vergütet.

Eine Frage bleibt hier zu beantworten, diese nämlich: Wem gehört der Gewinn, den in einem solchen Falle der Verkauf der Güter an einem anderen als an ihrem Bestimmungsorte, möglicherweise geben könnte? Diese Frage, bemerkt Stevens, ist leicht beantwortet, wenn wir diesen Fall mit dem einer Werfung in Parallele stellen wollen, wodurch der Eigenthümer in derselben Lage mit denen der übrigen Güter verbleiben und den wahrscheinlichen Ertrag derselben erhalten würde, den er, an ihrem Bestimmungsorte, bei glücklicher Ankunft daraus gelöst haben würde. Wollte man behaupten, daß diejenigen, die den Verlust zu tragen gehabt haben würden, auch den etwanigen Vortheil genießen müßten, so ist die Antwort diese: daß dies dadurch ermittelt werden kann, daß der verhältnißmäßige Betrag von den Havarie-Unkosten auf dieselbe Weise abgezogen wird, wie der verhältnißmäßige Theil des Verlustes immer hinzugefügt wird. Will man fragen, für wessen Rechnung der Verkauf der Güter stattgefunden hat, so kann nie geantwortet werden: für Rechnung ihres Eigenthümers. Denn dieser erhält jedenfalls, wie man aus dem oben erzählten Rechtsfall von Dobson v. Wilson bemerkt haben wird, vollkommene Entschädigung für möglichen Verlust. Der Schiffer, der kein anderes Mittel besitzt, das nöthige Geld zu erheben, legt die Hand auf die ersten, besten Güter, die ihm zu Gebote stehen, und verkauft sie zum allgemeinen Besten, um das Schiff in den Stand zu setzen, seine Reise zu vollenden, folglich, wenn der Fall als ein Seewurf behandelt wird, so geschieht einem Jeden Recht.

Erreicht das Schiff, nach einem dortmaßen stattgefundenen Verkauf, seinen Bestimmungshafen, so stellt sich die Nothwendigkeit eines Ersatzes für den durch denselben erlittenen Verlust ein. Wenn aber das Schiff seinen Bestimmungshafen nicht erreichen, sondern in Folge

eines neuen Unfalls gezwungen werden ſollte, ſeine Ladung in einem Nothhafen zu löſchen, und nicht im Stande wäre, ſeine Reiſe weiter fortſetzen zu können, dann müßte der Werth derſelben Gattung von Gütern als der geworfenen, maßgebend ſein. „Denn," heißt es in dem Falle eines Wurfes, „der Werth muß nach dem gangbaren „Markt-Preiſe im Entlöſchungshafen, wo das Havarie-Reglement „ſtattfindet, beſtimmt werden, und dieſer iſt entweder der urſprüng„liche Beſtimmungshafen, oder der Nothhafen, wo das Schiff in „Folge eines neuen Unglücksfalles, der es verhindert ſeine Reiſe fort„zuſetzen, ſeine Ladung hat löſchen müſſen." Auf dieſe Anſicht des ſo richtig fühlenden Pothiers (ſiehe ſein Traité du Contrat d'Assurance No. 128) iſt nichts einzuwenden, denn es iſt nur einfache Gerechtigkeit, daß derjenige, der ſeiner Herrſchaft über ſein eigenes Gut beraubt wird, in keine ſchlimmere Lage verſetzt werde, als diejenigen, denen er als Mittel zu einem Vortheil gedient hat.

Nach einer in England ſtattgefundenen Entſcheidung (in dem Rechtsfalle von Richardson vs. Nourse, ſiehe 3 B. & Ald.) wird es feſtgeſtellt, daß wenn der Preis der verkauften Güter im Nothhafen höher als der im urſprünglichen Beſtimmungsorte ſein ſollte, die Havarie nur nach dem erſteren geregelt werden kann. Was dann mit dem Ueberſchuß angefangen werden ſoll, das ſcheint hiebei nicht beſtimmt worden zu ſein.

III. Opfer des Schiffs oder eines Theiles deſſelben Behufs allgemeiner Sicherheit.

Es iſt ein überall anerkannter Grundſatz, daß wenn ein Schiff der allgemeinen Sicherheit wegen geopfert wird, ſo muß Erſatz durch Beitrag zur Havarie groſſe ſtattfinden. Wäre es zur Beſtätigung dieſer Regel noch nöthig, aus den vielen uns bekannten Autoritäten ihrer eine zu nennen, ſo würden wir zuerſt auf Emérigon hinweiſen (ſiehe Vol. I Chap. XII Sect. 41 p. 608) dann es nicht vorgeworfen werden kann, daß er eine der wichtigeren, das Aſſekuranz-Weſen betreffenden Fragen, je oberflächlich berührt hätte. Demnach werden über Bord geworfene Anker, gekappte Maſten und Kabeltaue, geworfene Kanonen und Schiffs-Proviſionen zur Rettung des Ganzen,

überall als Dinge betrachtet, die ihre Stelle in Havarie grosse finden müssen.

Der Art. 9 Tit. XXI der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung (No. 7), des Französischen „Code de Commerce," Art. 400 § 3 und 4, das Preußische Assekuranz-Recht, Art. 1788, das Holländische „Wetboek van Koophandel," Art. 699, No. 3 und 4, der Portugiesische „Codigo Commercial," Art. 1819, No. 3 und 4, das Spanische Handelsgesetzbuch, Art. 936, No. 3 und 4, endlich das Sardinische, Art. 430, No. 3 und 4, die wir im ersten Titel dieser (vierten) Abtheilung gegeben haben, nennen ins gesammt mit größerer oder geringerer Umständlichkeit die Einzelnheiten dieser Opfer. Wir entlehnen größtentheils der neueren, sehr compendiösen Zusammenstellung, welche Laurence St. Bailey kürzlich unter dem Titel: „General average and the losses and expences resulting from „General average acts, practically considered" herausgegeben hat, die folgende Aufzählung dessen, was in dieser Hinsicht der Gebrauch in England mit sich bringt, der nicht selten von den Regeln abweicht, die in andern Ländern üblich sind, und nach Maßgabe der Umstände hie und da Modificationen desselben bedingt.

Das Kappen der Masten, Segel u. s. w. wird dort in Havarie grosse vergütet, wenn das Schiff platt auf der Seite (kentersertig) liegt, oder, wenn aus der Verklarung erhellt, daß es geschah, um das Treiben desselben auf das Ufer zu verhindern. Bringt die Macht des Windes einen Mast zum Brechen, so ist das natürlich nur partikulare Havarie. Wenn jedoch ein Mast oder eine Raa in Folge des Windes schnappt oder springt, und in dem Takelwerk dermaßen hängen bleibt, daß um Schiff und Ladung zu retten, es erforderlich wird, Mast und Takelwerk völlig zu kappen und über Bord zu werfen, so findet die Vergütung in Havarie grosse statt, aber nur für den Werth, den Mast und Takelwerk nach dem Zufall haben möchten. (Siehe auch Stevens on Average p. 15 Edit. 5 und Phillips, Vol. II p. 81.)

Vergütet werden ferner Anker und Ankerketten, wenn sie bei dem Versuch, ein Schiff vom Lande, dem es durch Sturm entgegen getrieben wird, abzuhalten, oder eine Collision zu vermeiden, verloren gehen; sodann wenn der Anker gekappt wird, weil er sich unklar vom Tau befindet, und eine drohende Gefahr sich erhebt, desgleichen, wenn er überhaupt, unter gewöhnlichen Umständen unklar wird (foül), das heißt, wenn er in einen flüssigten, unhaltbaren Boden eines ungewöhnlichen Abgrundes geworfen worden, und das Kabeltau entwe-

weder durch die Reibung abgescheuert und zerschnitten wird, oder der Anker so tief eingedrungen ist, daß er nicht gehoben werden kann. Es ist viel darüber gestritten worden, ob unter solchen Umständen der Verlust des gekappten Ankers u. s. w. zur Havarie grosse gezählt werden könne oder nicht. Die allgemeine Praxis hat sich dafür entschieden; aber bei einer principiellen Untersuchung der Frage, müßte sich das Gegentheil ergeben. Denn da der Schaden, dem man sich aussetzte, weder beabsichtigt, noch als das natürliche Resultat der Maßregel vorausgesehen, auch nicht durch menschliche Willkühr hervorgerufen werden konnte, sondern das Werk der Elemente war, so müßte er auch nicht als ein allgemeiner Havarie-Schaden angesehen werden.

Wenn demnach unter ähnlichen Umständen der Anker, wegen der Unmöglichkeit ihn zu heben, gekappt werden muß, so wird der daraus entstehende Verlust entweder ein partikularer oder ein allgemeiner Schaden. Geschieht das Kappen bloß, um das Schiff in den Stand zu setzen, seine Reise weiter verfolgen zu können, und nicht unter dem Drucke einer imminenten Gefahr, so ist es partikulare Havarie, wenn aber diese Maßregel ergriffen wird, um dem Treiben nach einem unter dem Winde liegenden Ufer, oder einer Rehmung auszuweichen, so ist dies allgemeine Havarie; der Grund dieses Unterschiedes liegt in dem einfachen Umstande, daß in dem letzteren Falle eine unmittelbare, drohende Gefahr ein solches Opfer rechtfertigt, und daß diese in dem ersteren nicht vorhanden ist.

Bei dem erzwungenen Kappen der Ankerkette wird es unvermeidlich, daß ein Theil davon am Schiffe hängen bleibe, wodurch dessen Schiffahrt und freie Bewegung erschwert und die Nothwendigkeit hervorgerufen wird, sich gänzlich davon zu befreien, um den völligen Verlust des Schiffes durch Stranden, oder auf sonstige Weise zu verhindern. Der so geopferte Theil der Ankerkette wird nicht in Havarie grosse vergütet, weil er die Ursache der Gefahr wurde, welche diesen Verlust herbeiführte. Es würde aber nicht mehr als recht und billig sein, wenn der Verlust des Ankers und der Ankerketten in dem Falle vergütet würde, wo durch das Fahrenlassen derselben eine drohende Gefahr vermieden wurde, das Ankern des Schiffes, aber später eine nothwendige Maßregel, durch den Verlust der Anker, jedoch unmöglich und das Schiff auf den Strand getrieben wurde. In diesem Falle scheint Bailly der Ansicht zu sein, daß der Verlust des Ankers und der Ankerketten in Havarie grosse vergütet werden müßten, daß aber der Schaden, den das Schiff durch das Stranden und Treiben

an das Ufer erleiden dürfte, von dieser Vergütung ausgeschlossen bliebe. (Siehe Daily's General Average p. 54.)

Wenn durch den Verlust oder das Springen eines Mastes die freie Schiffahrt des Schiffes auf Hindernisse stößt, so werden manchmal Noth-Masten aufgestellt, oder Taue und andere Geräthschaften gebraucht, um die gebrochenen Masten zusammen zu halten. Der dadurch erlittene Schaden oder Verlust der Geräthschaften wird in Havarie grosse vergütet.

Wenn ein Schiff auf den Grund geräth, so geschieht es oft, daß Anker und Ankerketten ausgeworfen werden, um darauf dasselbe wegzuziehen, aber in dem Versuch verloren gehen; oder es werden Segel aufgezogen, um die Macht des Windes zu demselben Behuf zu benutzen, die Segel aber verloren oder beschädigt; oder es werden Böte in dem Versuch verloren oder beschädigt, Anker, Ankerketten u. s. w. auszuwerfen. Alle Verlüste und Schäden dieser Art werden immer als Havarie grosse betrachtet.

Wenn Kabeltaue gekappt und Anker abandonirt werden, um in einem Sturme einen nahen Ufer unter dem Winde zu entgehen und in See stechen zu können, so gehört, wie schon bemerkt worden ist, der Verlust zur Havarie grosse. Aber Kabeltaue, die gekappt und Anker, die in Stich gelassen werden, um die Trennung von einem Convoy zu vermeiden, werden in England nicht in Havarie grosse vergütet. Nach Emérigon, Vol. I. Chap. XII. Sect. 41 p. 605 und nach Baldasseroni, Tom. IV. p. 88 ist dies jedoch in Frankreich und in Italien der Fall.

Nach dem Verlust gewisser Segel, wird es manchmal nothwendig, andere an ihrer Stelle zu gebrauchen, und dieselben zu diesem Behuf zuzuschneiden und zu ändern. Der daraus entstandene Schaden wird in Havarie grosse berechnet, desgleichen der Schaden, den der Gebrauch anderer Segel an der Stelle der verloren gegangenen veranlassen könnte.

Der Schaden, den das Schiff dadurch erleidet, daß in dasselbe eine Oeffnung gehauen wird, wenn Feuer in dem Raume ausbricht, um das zum Löschen nothwendige Wasser einzulassen, wird in Havarie grosse vergütet; aber der Schaden, den die Waaren durch das so eindringende See-Wasser erleiden möchten, nicht. Wird irgend ein Theil des Schiffes oder seines Takelwerks für das gemeinsame Beste zu einem anderen Gebrauch verwandt, als wozu es gewöhnlich dient, so ist der daraus entstehende Verlust in Havarie grosse zu er-

ſetzen, wie z. B. wenn Raaen gebraucht werden, um ein Steuerruder daraus zu bilden, oder Segel und Tauwerk, um einen Kahn zu ſpannen. (Siehe Phillips, Vol. II. p. 88, desgleichen Benecke, in ſeinem „Principles of Indemnity“ p. 191.)

So benutzte der Capitain eines Schiffes, welches an dem äußerſten Ende eines Hafendammes (pier head) vertaut lag, und große Gefahr lief, durch die Macht des Sturmes von dort losgeriſſen zu werden und auf der Barre des Hafens zu ſcheitern, das Kabeltau ſeines Taglichs Ankers, um es feſter an den Pier zu binden. Das Gericht war der Anſicht, daß der dadurch dem Kabeltau zugefügte Schaden in Havarie groſſe zu bringen ſei (ſiehe den Fall von Birkley v. Presgrave, 1 East. 219), und ein ähnliches Erkenntniß fand in einem anderen Falle ſtatt, wo der Schiffer, in Folge der Nothwendigkeit, das Kabeltau von dem Anker wegſchnitt, um ſich deſſen als Troſſe oder Pferdelinie zu bedienen.

Tritt der Fall ein, wo zur allgemeinen Sicherheit von Schiff und Ladung, eine gebietende Nothwendigkeit erheiſcht, daß ein anderes Schiff oder irgend ein Theil deſſelben beſchädigt oder vernichtet werde, da muß der dadurch erzeugte Schaden in Havarie groſſe vergütet werden. Im zweiten Bande ſeines Werkes p. 97 erwähnt Phillips des von Caſaregis erzählten Falles, wo von mehreren im Hafen zuſammen liegenden und an einander gebundenen Schiffen, das eine in Brand gerieth, und das zunächſt liegende Schiff von der vereinten Mannſchaft der übrigen durch eingehauene Löcher zum Sinken gebracht ward, um den Uebergang des ausgebrochenen Feuers nach ihren Schiffen zu verhindern. Die dadurch geretteten Schiffe mußten den Schaden durch eine allgemeine Contribution bezahlen. Der Grundſatz, welcher alle Beiträge zur Havarie groſſe beherrſcht, bemerkt Phillips, bewährt ſich in dem von Caſaregis erzählten Falle vollkommen, da der Umſtand, daß Schiff und Ladung durch die von dem Capitain bewerkſtelligte Vernichtung des Eigenthums eines Dritten, dieſelben eben ſo contributionspflichtig macht, als es ein Schiff werden kann, das die Werfung eines Theils, oder ſelbſt ſeiner ganzen Ladung überlebt. Demſelben Grundſatz gemäß, muß, wenn die Mannſchaft eines Schiffes zu deſſen eigner und ſeiner Ladung Sicherheit, das Kabeltau eines anderen Schiffs kappt, der Verluſt in einer allgemeinen Havarie von Schiff und Ladung vergütet werden, zu deren gemeinſamer Sicherheit der Schaden abſichtlich veranlaßt ward.

Wo ein Schiff, von einem plötzlichen Sturm ergriffen, ſich platt

auf die Seite legt, und man absichtlich die Segel abandonirt, um denselben das Mittel zu bieten, sich wieder aufzurichten, da muß der Schaden in Havarie grosse ersetzt werden; denn der Verlust derselben ist in diesem Falle das directe, unmittelbare und berechnete Resultat eines außerordentlichen Opfers, das Behufs der allgemeinen Sicherheit, als das einzige Mittel einer imminenten Gefahr entgehen zu können, nothwendig gebracht ward. Beneke, in seinen „Principles of Indemnity etc.“ p. 185 setzt mit großer Umständlichkeit aus einander, warum der bloße Abandon der Segel in solchen Fällen, das einzige praktische Mittel und besser sei, als das, in den meisten Fällen dieser Art oft unmöglich werdende Kappen derselben zu versuchen, hegt aber keinen Zweifel — und Stevens ist derselben Ansicht — daß der Verlust derselben in Havarie grosse vergütet werden müsse.

Der Schaden, der einem Schiffe durch Prangen oder hartes Segeln zugefügt wird, wenn ein Schiffer sich dazu entschließt, um das Schiff vor einer Strandung zu bewahren, oder dem Feinde zu entfliehen, wird überall, nur in England nicht, in Havarie grosse vergütet. So hatte z. B. ein Kauffahrer seine Flagge vor einem Kaper gestrichen, der, weil der Wind sturmartig blies, dasselbe nicht entern konnte. Durch den Gebrauch einer Masse von Segeln, gelang es dem Kauffahrtei-Schiff zu entwischen, es wurde aber so gewaltig überarbeitet, daß es nur mit einer großen Beschädigung und mit dem Verlust seines Hauptmastes davon kam. Das Gericht entschied, daß der dadurch erlittene Schaden nicht in Havarie grosse gebracht und vergütet werden könne. (Siehe den Fall von Covington v. Roberts, 2 Bos & Pull N. R. 378.) Wir werden also gleich Gelegenheit finden, uns über die Rechtmäßigkeit dieses Urtheils auszusprechen. Denn warum das Wegfliegen der Segel, das Brechen der Geräthschaften, und überhaupt der Schaden, den der Körper des Schiffes bei solchen Gelegenheiten erleidet, freiwillige Aufopferungen zum Besten des Ganzen Havarie grosse genannt werden sollen, scheint uns eben nicht einzuleuchten.

Die Hamburgischen Gesetze erwähnen des Prangens nicht ausdrücklich, nach dem Gebrauch aber wird der dadurch am Schiffe verursachte Schaden immer zur großen Havarie gerechnet.

Die Preußischen Gesetze sagen in ihrem § 1824: „Wird ein Schiffer, um Strand und Klippen zu vermeiden, genöthigt, das Schiff zur gemeinschaftlichen Erhaltung zu prangen, so ist der da-

„durch am Schiffe und dessen Geräthschaften entstandene Schaden als „große Havarie zu vergüten.“

Vormals, d. i. vor der Einführung des „Code de Commerce“ in Frankreich, als die „Ordonnance de la marine“ noch in Kraft war, galt die Regel ihres „Tit. du jet,“ Art. 1 und 5: „Wenn „der Capitain durch Sturm oder wegen Verfolgung von Kapern oder „Seeräubern sich genöthigt glaubt, seine Masten durch starkes Segeln „in Gefahr zu setzen (de forcer ses mats) so ist dies große Havarie.“

Emérigon bemerkt in dieser Hinsicht, daß auch die bei solchen Gelegenheiten weggewehten Segel ersetzt werden müssen, weil „couper les mats“ und „forcer les voiles“ (Prangen) einerlei sei. Den „Code de Commerce“ erwähnt in dem Abschnitt vom Seewurf des Prangens zwar nicht so wie die angeführte Stelle der „Ordonnance“; allein die Stelle im Art. 400 des „Code de Commerce,“ nach welchem auch die zum gemeinschaftlichen Besten gebrochenen Masten zur großen Havarie gehören, bezieht sich offenbar auf das Prangen, und damit stimmt auch Valin's Erklärung dieses Worts (siehe „Tit. des avaries“) vollkommen überein. Gegen diese eben nicht logischen Schlüsse Emérigon's erhebt sich jedoch die von der „Cour Royale“ in Rennes, im Jahre 1822 abgegebene bestimmte Entscheidung, die man in Boulay-Paty's Commentarien zu Emérigon (Vol. I p. 620) finden wird. Hier, wo man, um einer nahe bevorstehenden Strandung zu entgehen, sich zum Prangen entschloß und dadurch Segel verlor, deren Vergütung in Havarie grosse verlangt wurde, schlug das Gericht dies ab, „da“ — hieß es — „dergleichen Maß„regeln (manoeuvres) zu den gewöhnlichen Anstrengungen gehören, „wozu sich der Rheder durch seinen Contract mit seinen Befrachtern „verpflichtet hat.“ Außer dieser Ursache, bemerkt Boulay-Paty, ganz im Gegensatz zu der oben ausgesprochenen Meinung, giebt es hier noch eine andere, welche dem, der den Schaden erleidet, alles Recht abspricht, Vergütung in Havarie grosse zu fordern, und das ist diese: daß nämlich der Verlust, obgleich er aus der ergriffenen Maßregel floß, zu der Zeit, wo er stattfand, nicht in der Gestalt der vorausgesehenen und beabsichtigten Folgen erschien: es lag keineswegs in der Absicht des Capitains, seine Segel und Geräthschaften zu opfern, sondern bloß zu prangen, um entfliehen zu können. Er gab allerdings des Schiffes Segel und Geräthschaften der Gefahr Preis, er opferte sie aber nicht. Wie man bemerken wird, schließt sich diese zu Rennes abgegebene Erkenntniß ganz der Englischen Ansicht an, der

auch wir unserer Seits, trotz des Uebereinklangs der continentalen Seegesetze über diesen Punkt, uns entschließen zu müssen glauben. Dieser Aufwand von Segeln lag zu keiner Zeit jenseits des Gesichtskreises des Schiffers, und die Möglichkeit, wie die damit verknüpfte Nothwendigkeit einer solchen Maßregel, mußte innerhalb seiner Berechnung liegen. Bei dem Sturme, der denselben gegen eine Küste trieb und mit der Strandung bedrohte, blieb ihm kein anderes Mittel, um derselben zu entfliehen — er konnte sich nicht helfen. Das Mittel war überdies ein natürliches, und wie Boulay-Paty ganz richtig bemerkt hat, an freiwilliges Opfern ward dabei nicht gedacht, wie dies beim Werfen der Fall ist.

Unter einer ganz richtigen Auffassung der Frage, haben die Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften in dem Artikel 21 ihres dritten Abschnitts S. 9, nach Aufzählung aller der Verluste, Schäden und Kosten, die in Havarie grosse zu berechnen sind, bestimmt: „daß alle „zufälligen Schäden überhaupt davon ausgeschlossen sind, namentlich „Schaden am Schiff oder an der Ladung beim Einlaufen eines Nothhafens, oder während des Aufenthaltes daselbst, auch Schaden durch „Aufsegeln, Prangen und absichtliches Stranden.“ Sodann wird hinzugefetzt: „Wird jedoch ein zum Schiff gehöriger Theil, um das „Ganze zu retten, auf ungewöhnliche Weise in Gefahr gesetzt, und in „Folge dessen verloren, z. B. es wird ein Theil des Ladung oder „des Schiffsgeräthes in einem Leichter geladen, der demnächst unter„geht, oder es wird, um zu Werfen, zu Achten, einem Deck dicht zu „machen, oder zu ähnlichen Rettungszwecken ein Theil der Ladung „aufs Deck gelegt und von Sturzseen über Bord geschlagen: oder „es wird, um das Umschlagen zu verhüten, die Schote eines Segels „geschnitten, und das Segel dadurch verloren; so ist den daraus her„vorgehenden Schaden in Havarie grosse zu vergüten, weil der Schiffer „weder berechtigt noch verpflichtet war, den einzelnen Theil zum „Besten des Ganzen auf vertragswidrige Weise in Gefahr zu setzen — „ein Grund, der beim Prangen und Auf-Strandsetzen nicht „zutrifft, weil hier der Schiffer nur seine Pflicht erfüllt, wenn „er alle Segel gebraucht, um dem Strande auszuweichen, oder „wenn er das Schiff auf den Strand setzt, um nicht zu sinken.“

Aber auch in Hinsicht eines andern Punktes, der ganz und gar auf demselben Grundsatze, wie der des Prangens beruht, herrscht zwischen den Gebräuchen Englands und anderer Länder eine grosse Verschiedenheit.

Es ist nämlich in England entschieden worden, daß der Schaden, den das Schiff durch eine Vertheidigung gegen den Feind erleidet, nicht zur Havarie grosse gehört. Ein Kauffahrteischiff, das mit sechs Kanonen bewaffnet war, wurde von einem Kaper angegriffen, und schlug ihn nach einem hartnäckigen Kampfe zurück, wobei es jedoch zwei Mann verlor, andere verwundet wurden, außerdem von den Kugeln des Feindes stark beschädigt wurde, und einen großen Theil seiner Ammunition opferte. Das Gericht entschied, daß weder die Kosten der Pflege der verwundeten Matrosen und der Reparaturen, noch der Aufwand von Ammunition, in Havarie grosse zu vergüten wären. Die Worte des Oberrichters Gibbs waren: „Die Maß„regel der Vertheidigung war allerdings zum allgemeinen Besten, „aber sie war kein Theil der Unternehmung. Kein besonderer Theil „des Eigenthums wurde zum Besten des Uebrigen geopfert; der Ver„lust fiel dort, wo es das Kriegsglück zu fallen bestimmt hatte, „und wo es gerechter Weise fallen sollte.“ Sodann setzte er bei einer anderen Gelegenheit hinzu: „Ich finde zwischen diesem Falle „und dem des Prangens, um einem Feinde zu entfliehen, durch„aus keinen Unterschied.“ (Siehe die Fälle von Taylor v. Curtis in 6 Taunt. Rep. 608; in 2 Marsh. Rep. 309 in 4 Camph. 334 und in Holt's N. P. 192, ferner in 6 Taunt. Rep. 622 und in 4 Camph. 325.)

Nach dem § 6 des Art. 400 des Französischen „Code de Commerce,“ nach dem § 9 des Art. 926 des Spanischen Handelsgesetzbuches, nach dem § 7 des Art. 699 des Holländischen „Wetboek van Koophandel,“ nach dem § 7 des Art. 1919 des Portugiesischen „Codigo Commercial,“ gehören die Verpflegung der verwundeten Matrosen und die Schäden die durch die Abwehrung und Vertheidigung des Schiffes entstehen, zur Havarie grosse. In diesem Sinne, und zwar sehr bestimmt, spricht sich auch die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731“ aus. Siehe die oben schon citirten Art. 7, 9 und 10 ihres Titels XXI.

Bei einem Kriegsschiff allerdings, bemerkt schon Emérigon, gehört der Schaden den es in einem Gefecht erleidet, zu seinen gewöhnlichen See-Gefahren, — es ist ein Verlust der aus den Gefahren entspringt, denen es im gewöhnlichen Lauf seines Berufs, als bewaffnetes Schiff, ausgesetzt ist und gegen die man Versicherung genommen hatte — hier konnte von keiner außerordentlichen Maßregel zum allgemeinen Besten die Rede sein. Aber in Betreff eines Kauf-

fahrteischiffes, welches diese Maßregel als verzweifeltes Mittel zur Abwehrung eines Schiffs von überlegener Macht und als das einzigste ergreift, um Schiff und Ladung von einer Nehmung zu befreien, müßte der daraus entstehende Schaden oder Verlust unläugbar zur Havarie grosse gerechnet werden: denn der Verlust ist das direkte und vorausgesehene Ergebniß einer außerordentlichen Maßregel, zu der man sich, als dem einzigen Mittel, entschließt, um die ganze Unternehmung von einer imminenten Gefahr zu retten — sie gehört sicherlich nicht zu den gewöhnlichen Pflichten der Schiffahrt, die der Rheder durch seinen Contract mit dem Befrachter zu beobachten verbunden ist. Mit dieser von Arnould (siehe in seinem zweiten Bande p. 897) ausgesprochenen Meinung, müssen wir uns vollkommen einverstanden erklären. Stevens (in seinem: „Essay on Average“) giebt zu, daß ein Unterschied zwischen beiden Fällen zu machen sei, daß aber selbst in dem Falle eines Kauffahrteischiffes, von keiner allgemeinen Havarie die Rede sein könne. Jedoch gesteht er ein, daß die Mehrheit der wohlunterrichteten Autoritäten, widersprechende Ansichten hierüber haben. Durch das Prangen leidet gewöhnlich nicht nur das Schiff, sondern oft auch die Ladung, wenn nämlich Seewasser durch die auseinander weichenden Fugen eindringt. Es scheint, daß ein solcher Schaden eben so wohl in grosse Havarie gebracht werden müßte als der, welchen das Schiff selbst durch Prangen erleidet, denn daß die Beschädigung der Waaren eine entfernte Folge der zum gemeinschaftlichen Besten genommenen Maßregel ist, verändert die Natur der Sache nicht. Von den Gründen die man geltend macht, um eine solche Beschädigung nicht in Havarie grosse aufzunehmen, ist der erste dieser: Es kann nie mit Gewißheit ausgemittelt werden, ob und in wie fern die Beschädigung Folge des Prangens ist, wodurch man also Gefahr laufen würde, eine partikulare, lange vor dem Prangen entstandene Havarie, in Havarie grosse zu vergüten. Zweitens hängt die Größe des Schadens von der größern oder mindern Verderblichkeit der Waaren ab, die verderbliche Qualität der Waare aber ist ein Umstand, der, vermöge der Natur der Sache, nie dem Rheder oder Mitverlader, sondern jedesmal dem Eigenthümer zur Last kommen sollte. Dieser kann die Verderblichkeit schon vor der Unternehmung mit in Anschlag bringen, und sich durch den Gewinn an der gesund anlangenden Waare für die größere Gefahr zu entschädigen suchen, wie sich das weiterhin erweisen wird.

In Rücksicht der Ladungs-Interessenten unter einander, fällt alle

Unbilligkeit schon dadurch weg, daß die meisten Güter der Beschädigung durch das Prangen gleich stark ausgesetzt sind, oder wenigstens, daß es Sache des Zufalls ist, auf welche Seite des Schiffs, die Güter des Einzelnen geladen werden. Der Unbilligkeit, welche man zu Gunsten des Rhederes gegen die Ladungs-Interessenten begehen möchte, wenn die in Folge des Prangens entstandene Beschädigung von der Havarie grosse ausgeschlossen würde, ließe sich, vermeint Benecke, dadurch begegnen, daß man bei der Schätzung des in grosse Havarie aufzunehmenden Schadens des Schiffes, besondere Rücksicht darauf nähme, ob die Ladung durch Prangen stark beschädigt wurde oder nicht, und in dem ersteren Falle dem Schiffer eine geringere Vergütung zuerkannte.

Die Ausführung dieser Maßregel möchte jedoch in der Praxis auf die größten Schwierigkeiten stoßen und kaum möglich werden. Billiger würde es wohl sein, wenn man in einem solchen Falle die Güter nur von ihrem, durch die Beschädigung verringertem Werthe contribuiren ließe.

Da hier in Hamburg nicht selten fremde Dispachen, namentlich Stettiner, Livorneser, mitunter auch Norwegische, anzukommen pflegen, in denen man die durch Prangen entstandene Beschädigung an Waaren in Havarie grosse aufgenommen hatte, so hat man es in dem „Allgemeinen Plan Hamb. See-Versicherungen von 1847“ für zweckmäßig gehalten, dem Art. 86 (siehe den Anhang S. 71 und 72) den folgenden anzuhängen: „Falls Vergütung für beschädigte Waaren, „welche hier frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall versichert sind, in Havarie grosse aufgenommen worden „ist, und ein Strandungsfall nicht vorliegt, so ist der Versicherer jener „Waaren nicht verpflichtet, die in Havarie aufgenommene Vergütung „auf die von ihm selbst versicherten Waaren zu bezahlen.“ Auch hat man sich durch einen Nachsatz zum Art. 87 vorbehalten gegen Havarie grosse Aufmachungen, welche der Absicht der Assecuradeure zufolge, mit Verletzung der Landesgesetze am Bestimmungsorte aufgemacht sind, reclamiren zu können. (Siehe ibid. S. 72.)

Uebrigens verordnet, so viel wir wissen, kein Gesetz die Vergütung der durch Prangen an der Ladung entstandenen Beschädigung in großer Havarie.

In Frankreich wie in den Vereinigten Staaten ist es entschieden worden, daß ein Schaden der einem Schiffe absichtlich zugefügt wird, um einen zufällig entstandenen flammen-Ausbruch eines

Theils der Ladung zu löschen, kein Recht zu einer Vergütung in Havarie grosse verleihe, wie zum Beispiel in dem Falle, wo ein Schiff, das Kalk geladen hatte, durch eingehauene Löcher zum Sinken gebracht ward. Hier war das Gericht der Ansicht, daß keine Schaden-Vergütung in Havarie grosse stattfinden könne, weil diese Maßregel zum alleinigen Besten des Schiffs ergriffen worden sei, denn hinsichtlich der Ladung müsse es einleuchten, daß der Versuch ihrer Erhaltung jedenfalls ein hoffnungsloser gewesen sein würde; hätte man in das Schiff keine Löcher eingehauen, so würde die Ladung das Opfer des Feuers geworden sein, und nach dieser Procedur würde es das Wasser gewesen sein, welches dieselbe vernichtet haben würde. (Siehe, was Frankreich betrifft, Emérigon Vol. I Chap. XII Sect. 17 p. 439; und in Betreff der Vereinigten Staaten, Crockett v. Dodge, 3 Fair Rep. 190.) Wenn man jedoch dem Schiffe absichtlich einen Schaden zugefügt und Löcher in dasselbe eingehauen hätte, um ein zufällig entstandenes Feuer, welches Schiff und Ladung bedrohte, zu löschen, so kann es nicht bezweifelt werden, daß ein solcher Schaden in Havarie grosse vergütet werden müsse. Hierüber sind Stevens und Benecke in vollkommenem Einklange mit einander. (Siehe des ersteren „Essay," p. 42 der fünften Ausgabe und des letzteren „Principles of Indemnity," p. 243.

IV. Willkührliche Strandung des Schiffes zum gemeinsamen Besten.

So allgemein anerkannt auch der Grundsatz sein mag, daß wo ein Schiff absichtlich und willkührlich zum Stranden gebracht wird, um einer Nehmung, einem Sinken oder einem Schiffbruch zu entgehen, und wo es in so weit gerettet wird daß es seine Reise weiter fortsetzen kann, der dadurch entstandene Schaden in Havarie grosse vergütet werden müsse, so höchst selten wird auch in den meisten Assekuranz-Ordnungen dieses Umstandes besondere Erwähnung gethan.

Die Preußische Assekuranz-Ordnung, die zu den wenigen Ausnahmen gehört, zeichnet sich, in Betreff der Klarheit der Bestimmungen über diesen Punkt vor allen übrigen aus, und sagt in ihren §. 1820 und §. 1821 folgendes: „Hat der Schiffer, um die Ladung

„zu retten, das Schiff absichtlich zum Stranden gebracht, so gehört „der dabei am Schiffe und an der Ladung entstandene Schade, nebst „allen dadurch verursachten Kosten, zur großen Havarie. — Erhellt „aus den Umständen klar, daß die Strandung bloß in der Absicht „geschehen ist, um das Leben oder die Freiheit der Equipage zu retten, „so wird der entstandene Schade, selbst alsdann, wenn die ganze Ladung gerettet worden, nur für partikulaire Havarie geachtet.“

Die Linie ist hier scharf gezeichnet und mit einer einzigen Ausnahme, deren wir sogleich erwähnen werden, in völligem Einklang mit allen älteren und neueren Autoren, die über diese Materie geschrieben haben. Emérigon, nachdem er diese älteren Autoritäten, nämlich: „Il Consolato del mare“ Cap. 192 und 193, Roccus „de navibus,“ Note 60, „Targa,“ Cap. 76 p. 317, und „Casaregis,“ Disc. 19 No. 18 und Disc. 46 No. 61 untersucht hat, giebt folgendes als das Resultat: „Es geschieht manchmal, daß ein Schiff, um einem „Feinde oder einem Schiffbruch zu entgehen, absichtlich auf einer Stelle „zum Stranden gebracht wird, wo die mindeste Gefahr herrscht. Der „dadurch entstandene Schaden ist ein allgemeiner Havarie-Schaden, „denn der Zweck war die Sicherheit des Ganzen.“ (Siehe Emérigon, Vol. I Chap. XII Sect. 13 p.p. 495 und 600.)

Dies gilt also als Regel in Frankreich.

In England hat Lord Tenterden (Abbot) sich folgendermaßen ausgesprochen: „Wenn ein Schiffer der Gefahr eines Sturmes „oder einer Nehmung wegen, zur Erhaltung der Ladung sich entschließt, sein Schiff auf einen Felsen, auf eine Sandbank oder auf „den Strand zu setzen, und das Schiff nachher davon abgebracht „wird, so ist der, beiden, Schiff und Ladung, auf diese Weise willkührlich zugefügte Schaden, und die Unkosten um es abzubringen „und zu löschen, und der Werth der über Bord geworfenen Güter „um wieder flott zu werden, und dann die Reise zum Besten aller „Interessenten fortsetzen zu können, in Havarie grosse zu vergüten. „Wenn aber die Strandung die Folge der gewöhnlichen Gefahren der „See ist, ohne irgend ein von dem Schiffer gebrachtes Opfer, so „müssen die Unkosten allein auf das Schiff fallen.“ (Siehe Lord Tenterden's Treatise of the Law relat. to Merchant ships and Seamen, Chap. X p. 490 Edit. 8.)

In den Vereinigten Staaten hat sich der Kanzler Kent folgendermaßen ausgesprochen: „Wenn ein Schiff um einer drohenden Gefahr zu entgehen, willkührlich auf das Land zum Stranden

„kommt, nachher aber wieder flott gemacht wird, und seine Reise vollen-
„det, so sind alle aus diesem Opfer entstehenden Schäden, in Havarie
„grosse zu vergüten. Ueber diese Regel kann kein Zweifel herrschen.
„Eine schwierigere Frage ist die, ob Contribution zur Havarie grosse
„gefordert werden kann, wenn das Schiff verloren geht. In den
„Büchern ist diese Frage weder mit dem gehörigen Scharfsinn noch
„mit Genauigkeit behandelt worden; aber die Wucht der Autorität,
„nicht minder als die einfache Vernunft der Regel, ist dagegen. Wenn
„ein Schiff willkührlich zum Stranden gebracht wird, so geschieht's
„nicht in der Absicht das Schiff zu vernichten, sondern die Absicht ist,
„dasselbe in eine mindere Gefahr zu versetzen, und wenn es in Stücken
„oder sonst zu Grunde geht, so kann dies nicht ausschließlich der That
„des Schiffers, sondern muß der directen und mehr unmittelbaren
„Wirkung anderer Ursachen zugeschrieben werden. Der Schiffer un-
„ternimmt etwas, das für Schiff und Ladung gefährlich ist, um einer
„größeren Gefahr zu entgehen, wie z. B. einem Sturm oder der
„Verfolgung eines Feindes oder eines Seeräubers. Die Strandung
„selbst, kann eine Maßregel zum allgemeinen Besten sein, dies aber
„läßt sich nicht vom nachherigen Schiffbruch sagen. Wenn das Schiff
„verloren geht die Ladung aber gerettet wird, so ist dies tanquam ex
„incendio."

In seinem „Principles of Indemnity" p. 219, erkennt Benecke, daß mit einer einzigen Ausnahme, ein willkührliches Stranden alle die charakteristischen Züge einer allgemeinen Havarie besitzt — „immi-
„nennte Gefahr, willkührlicher Entschluß und ein Opfer" — aber in Betreff des besagten Ausnahmsfalles bemerkt er, daß wo in dem Augenblicke des Verlustes, das Schiff sich in einer so verzweifelten Lage befindet, daß ihm keine andere Alternative als die Strandung bleibt, da, vermeint er, kann der Verlust nicht als allgemeine Havarie betrachtet werden, weil die Strandung unvermeidlich und deswegen nicht willkührlich war.

Der Engländer Stevens aber, trotz, wie er sagt — aller gegen ihn sich erhebenden Autoritäten, behauptet, daß in principieller Hinsicht eine willkührliche Strandung nicht als allgemeine Havarie betrachtet werden dürfe, und zwar aus dem Grunde, weil es nicht die allgemeine Sicherheit der ganzen Unternehmung sei, die man dabei beabsichtige, sondern nur die Sicherheit der Ladung, durch die Vernichtung des Schiffs zu erkaufen. (Siehe sein „Essay on Average," p. 34, 35. Edit. 5.) Aber Herrn Stevens Einwendungen lassen sich

durch die einfache Antwort beseitigen, daß man keineswegs im Stande haben könne das Schiff zu vernichten, sondern daß es nur darauf abgesehen sei, das Schiff sowohl als die Ladung in eine weniger gefahrvolle Lage zu versetzen, und daß man folglich dem Verlust mit einem Auge auf den allgemeinen Nutzen entgegen gegangen sei.

Zu einer gerichtlichen Entscheidung ist eigentlich in England die Frage nie gekommen, ob in dem Falle einer willkührlichen Strandung und des später erfolgenden Flottwerdens des Schiffes, so daß es seine Reise fortsetzen kann, der daraus fließende Schaden zur allgemeinen Havarie gerechnet werden müsse oder nicht; aber es scheint, in Folge der bisher toleritten Praxis, kein Zweifel darüber zu obwalten, daß sie in Gemäßheit der Ansichten der besten Autoritäten aller Länder entschieden werden würde, und daß demnach eine solche Strandung, der ihr anhängenden, so eben bezeichneten Consequenz ungeachtet, rechtmäßige Ansprüche auf eine Vergütung in Havarie grosse geben würde.

Wie verhält sich aber die Sache, wenn das Schiff in Folge der willkührlichen Strandung ganz zu Grunde geht, die Ladung aber gerettet wird? Muß der geborgene Theil zum Ersatz des verlorenen Schiffes in Havarie grosse beitragen? Ueber diese Frage hat von jeher, selbst seit der Zeit der Römer, eine außerordentliche Verschiedenheit der Meinungen stattgefunden, doch scheint die Mehrheit der älteren Autoren, und ins besondere das „Consolato del mare" sich auf Seiten der Doctrine hingeneigt zu haben, daß die Güter zum Ersatz des verlornen Schiffes oder des von demselben erlittenen Schadens contribuiren müssen. Bynkershoek bekämpft die von Emérigon ausgesprochene seltsame Meinung, daß wenn die Strandung des Schiffs zum Wrack desselben führen sollte, nur ein allgemeines „sauve qui peut" stattfinden könne, und behauptet, daß der Verlust des Schiffes, so wie der seines Takelwerks, wenn die Strandung eine willkührliche, zum allgemeinen Besten war, zur Havarie grosse gehöre. (Siehe Quaest. Juris Priv. trib IV. c. 22.) Auch die Gerichte der Vereinigten Staaten haben in Hinsicht dieser Frage lange hin und her geschwankt und es an widersprechenden Urtheilen nicht fehlen lassen, bis endlich, in dem Rechtsfalle der „Columbian Insurance Company v. Ashby & Stribling, (siehe 13 Peter's Supr. Court. Rep. 331) der Richter Story, nachdem er alle Autoritäten von den Rhodischen Gesetzen an bis zu unseren Zeiten, der Länge nach aufgezählt und analysirt hatte, ein so wohl begründetes Erkenntniß abgab, daß selbst der Kanzler

Kent, nachdem er die Frage in dem Rechtsfalle von Bradhurst v. Columbian Ins. Comp. auf eine ganz entgegengesetzte Weise entschieden hatte, die Ansichten seines großen Collegen adoptirte, und in der letzten Ausgabe seiner Commentarien die seinigen aufgab.

Der Fall selbst war der folgende: Das Brickschiff Hope, welches die Chesapeak-Bay hinunter segelte, fand das Wetter zu schlecht, um in See stechen zu können, und steuerte, in Folge dessen nach einer hervorragenden Landspitze der Bay, Sewell's Point genannt, wo es sich vor Anker legte. Die Heftigkeit des Sturmes nahm am zweiten und dritten Tage zu; das Brickschiff schleppte von Zeit zu Zeit seine Anker, bis es endlich auf Klippen stieß, herumschwang und seine Seite dem Sturme und einer furchtbar aufgeregten See bloß gab. In dieser Lage entschloß sich der Capitain, dem, um Schiff und Ladung und das Leben der Mannschaft zu retten, kein anderes Mittel übrig blieb, Anker und Ketten schlippen zu lassen, und sein Brickschiff, die Bay so weit hinauf als möglich war auf das Ufer zu jagen, wo es, nachdem der Sturm sich gelegt hatte, hoch und trocken liegen blieb, ohne irgend eine Möglichkeit wieder abkommen und das Wasser erreichen zu können. Die Ladung ward gerettet. Das Gericht, unter der Leitung Story's, entschied, daß die Eigner der Ladung, den Eigenthümern des Schiffes und der Fracht gegenüber, verpflichtet wären, ihren Beitrag zum Ersatz alles Verlustes, den beide Interessen durch die willkührliche Strandung erlitten hätten, zu liefern.

In der Begründung seiner Meinung, nach erfolgter Aufzählung sämmtlicher von ihm untersuchten Autoritäten und Beleuchtung der bisherigen Amerikanischen Entscheidungen über diese Frage, bemerkte der Richter Story folgendes: „Man hat nicht die Absicht, das „Schiff zu vernichten, sondern dasselbe, so wie die Ladung, nach Mög„lichkeit, in eine geringere Gefahr zu versetzen. Für Schiff und La„dung ist der Schritt gefährlich, aber er geschieht, um einer viel „größeren Gefahr, wie einem Sturme, oder einer Verfolgung von „einem Feinde oder einem Seeräuber zu entfliehen. Aber was geschehen „ist, geschah zur gemeinsamen Sicherheit, und wenn dadurch die Ret„tung der Ladung gelungen ist, so läßt es sich nicht wohl begreifen, „warum das ganze Opfer auf den Schiffs-Rheder zurückfallen soll, „wenn die Sicherheit der Ladung dadurch möglich geworden, weil in „Folge eines unvermeidlichen Unglücksfalles, der Schaden die Absichten „und Erwartungen der Partheien übertroffen hat. Wenn ein Mast „gekappt wird, und dadurch ein anderer Mast gegen alle Erwartung

„und absichtslos ebenfalls über Bord geht, so ist nie daran gezwei„felt worden, daß sie beide in allgemeine Havarie berechnet werden „müssen. Wenn bei Oeffnung der Luken und dem Wurfe einiger „Güter, andere Güter beschädigt werden oder verloren gehen, so ist „es nie bezweifelt worden, daß auch die letzteren in allgemeiner Ha„varie vergütet oder ersetzt werden müssen.“ Endlich, nach vollendeter Beleuchtung der Amerikanischen Rechtsfälle, beschließt er die Begründung seines Urtheils mit folgenden Worten: „Wir folgen ohne „Zaudern der auf Autoritäten sowohl als auf Grundsätzen beruhen„den Lehre, daß eine willkührliche Strandung des Schiffes, dem der „totale Verlust desselben folgt, wobei aber die Ladung gerettet wird, „wenn sie Behufs allgemeiner Sicherheit unternommen ward, einen „reinen Fall allgemeiner Havarie bildet, wobei die Eigner der Ladung „verpflichtet bleiben, regelmäßig zum Ersatz des Schiffes und der „Fracht zu contribuiren.“ (Siehe auch Phillips Vol. II p. 111.*)

Sonderbar genug ist es, daß bei der ausgedehnten Schiffahrt Großbritanniens und seinem den Erdball umfassenden Handelsverkehr, Fälle dieser Art nie in seinen Gerichten zur Sprache gekommen sind. Sollten sie sich aber in der Folge darbieten, so scheint es unter den Englischen Juristen keinen Zweifel unterworfen zu seyn, daß des Richters Story Begründung seines Urtheils in dem vorerwähnten Falle nichts von ihrem Gewichte in den Englischen Gerichtshöfen verlieren würde.

In Hamburg ist es Gebrauch, daß nur dann eine Havarie grosse Vertheilung stattfindet, wenn die durch die freiwillige Strandung beabsichtigte Rettung des Ganzen gelingt; geht aber das Schiff bei dem Versuche verloren, und die Ladung wird gerettet, so trägt ein jeder Gegenstand seine eigene Havarie.

*) Der gefälligen Mittheilung eines Freundes verdanken wir den folgenden Fall aus den Zwanziger Jahren, dessen Beleg wir aber in keiner gedruckten Urkunde haben entdecken können. Es betrifft eine freiwillige Strandung eines mit Talg beladenen, von St. Petersburg nach Stettin bestimmten Schiffes, welches zur Rettung und Erhaltung des Ganzen auf den Strand gesetzt wurde. Das Schiff ward bei der Strandung zertrümmert, die Ladung aber fast ganz gerettet. In der zu Stettin erfolgten Dispachirung wurden Schiff und Fracht durch die sehr werthvolle in Hamburg versicherte Ladung, als Havarie grosse ersetzt. Mit diesem Ersatze begnügten sich aber die Rheder nicht, sondern zogen betrüglicher Weise von den Lübecker Versicherern einen Total-Verlust auf das Casco ein, wegen dessen Zurückzahlung spätethin eine Klage gegen die Rheder anhängig gemacht wurde.

Zweiter Artikel.

Die außerordentlichen Ausgaben zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung.

Um genau bestimmen zu können, in wie fern die im Verlauf einer Reise vorgefallenen und bezahlten Kosten in allgemeiner Havarie berechnet werden können oder nicht, giebt es ein unfehlbares Mittel — die Beantwortung zweier Hauptfragen, nämlich:

Erstlich: Waren die gemachten Kosten außergewöhnlicher Art? Mit anderen Worten, lag darin etwas mehr, als die üblichen Auslagen einer Reise, die immer vorfallen, um das Schiff in der erforderlichen Condition zum Transport der Ladung zu halten, und von denen der Eigner der Güter erwarten darf, daß sie von dem Rheder des Schiffes bestritten werden, ohne ihn, den Eigenthümer zu einem Beitrag auffordern zu dürfen?

Zweitens: Vorausgesetzt die Ausgabe sei außergewöhnlicher Art gewesen, wurde sie auch zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung gemacht?

Können beide Fragen bejahend beantwortet werden, so darf es nicht bezweifelt werden, daß die gemachte Auslage demjenigen, der sie bestritten hat, in allgemeiner Havarie vergütet werden muß, und zwar abseiten derer, denen daraus ein positiver Vortheil erwachsen ist, das heißt folglich, daß sie als ein allgemeiner Havarie-Schaden zu betrachten sei.

Fällt im Gegentheil die Antwort verneinend aus, so gehören die gemachten Auslagen entweder in die Klasse der kleinen Havarie, die der Rheder selbst tragen muß, ohne deswegen seinen Versicherer in Anspruch nehmen zu können, oder es wird eine partikulare Ha-

„und absichtslos ebenfalls über Bord geht, so ist nie daran gezwei-
„felt worden, daß sie beide in allgemeine Havarie berechnet werden
„müssen. Wenn bei Oeffnung der Luken und dem Wurfe einiger
„Güter, andere Güter beschädigt werden oder verloren gehen, so ist
„es nie bezweifelt worden, daß auch die letzteren in allgemeiner Ha-
„varie vergütet oder ersetzt werden müssen.“ Endlich, nach vollen-
deter Beleuchtung der Amerikanischen Rechtsfälle, beschließt er die Be-
gründung seines Urtheils mit folgenden Worten: „Wir folgen ohne
„Zaudern der auf Autoritäten sowohl als auf Grundsätzen beruhen-
„den Lehre, daß eine willkührliche Strandung des Schiffes, dem der
„totale Verlust desselben folgt, wobei aber die Ladung gerettet wird,
„wenn sie Behufs allgemeiner Sicherheit unternommen ward, einen
„reinen Fall allgemeiner Havarie bildet, wobei die Eigner der Ladung
„verpflichtet bleiben, regelmäßig zum Ersatz des Schiffes und der
„Fracht zu contribuiren.“ (Siehe auch Phillips Vol. II p. 111. *)

Sonderbar genug ist es, daß bei der ausgedehnten Schiffahrt Großbritanniens und seinem den Erdball umfassenden Handelsverkehr, Fälle dieser Art nie in seinen Gerichten zur Sprache gekommen sind. Sollten sie sich aber in der Folge darbieten, so scheint es unter den Englischen Juristen keinen Zweifel unterworfen zu sein, daß des Richters Story Begründung seines Urtheils in dem vorerwähnten Falle nichts von ihrem Gewichte in den Englischen Gerichtshöfen verlieren würde.

In Hamburg ist es Gebrauch, daß nur dann eine Havarie grosse Vertheilung stattfindet, wenn die durch die freiwillige Strandung beabsichtigte Rettung des Ganzen gelingt; geht aber das Schiff bei dem Versuche verloren, und die Ladung wird gerettet, so trägt ein jeder Gegenstand seine eigene Havarie.

*) Der gefälligen Mittheilung eines Freundes verdanken wir den folgenden Fall aus den Zwanziger Jahren, dessen Beleg wir aber in keiner gedruckten Urkunde haben entdecken können. Es betrifft eine freiwillige Strandung eines mit Talg beladenen, von St. Petersburg nach Stettin bestimmten Schiffes, welches zur Rettung und Erhaltung des Ganzen auf den Strand gesetzt wurde. Das Schiff ward bei der Strandung zertrümmert, die Ladung aber fast ganz gerettet. In der zu Stettin erfolgten Dispachirung, wurden Schiff und Fracht durch die sehr werthvolle in Hamburg versicherte Ladung, als Havarie grosse ersetzt. Mit diesem Ersatze begnügten sich aber die Rheder nicht, sondern zogen betrüglicher Weise von den Lübecker Versicherern einen Total-Verlust auf das Casco ein, wegen dessen Zurückzahlung hernach eine Klage gegen die Rheder anhängig gemacht wurde.

Zweiter Artikel.

Die außerordentlichen Ausgaben zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung.

Um genau bestimmen zu können, in wie fern die im Verlauf einer Reise vorgefallenen und bezahlten Kosten in allgemeiner Havarie berechnet werden können oder nicht, giebt es ein unfehlbares Mittel — die Beantwortung zweier Hauptfragen, nämlich:

Erstlich: Waren die gemachten Kosten *außergewöhnlicher* Art? Mit anderen Worten, lag darin etwas mehr, als die üblichen Auslagen einer Reise, die immer vorfallen, um das Schiff in der erforderlichen Condition zum Transport der Ladung zu halten, und von denen der Eigner der Güter erwarten darf, daß sie von dem Rheder des Schiffes bestritten werden, ohne ihn, den Eigenthümer zu einem Beitrag auffordern zu dürfen?

Zweitens: Vorausgesetzt die Ausgabe sei außergewöhnlicher Art gewesen, wurde sie auch zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung gemacht?

Können beide Fragen bejahend beantwortet werden, so darf es nicht bezweifelt werden, daß die gemachte Auslage demjenigen, der sie bestritten hat, in allgemeiner Havarie vergütet werden muß, und zwar abseiten derer, denen daraus ein positiver Vortheil erwachsen ist, das heißt folglich, daß sie als ein allgemeiner Havarie-Schaden zu betrachten sei.

Fällt im Gegentheil die Antwort verneinend aus, so gehören die gemachten Auslagen entweder in die Klasse der *kleinen Havarie*, die der Rheder selbst tragen muß, ohne deswegen seinen Versicherer in Anspruch nehmen zu können, oder es wird eine *partikulare Ha-*

varie daraus, welche zuletzt auf die Versicherer des Casco's oder der Fracht zurückfällt.

Stehen weder Praxis noch positive Gesetze der Anwendung dieser Regel im Wege, so ist sie die einzige, welche bei dieser Gelegenheit als Maßstab in die Hand genommen werden darf.

Zur Erleichterung der Uebersicht der betreffenden Auslagen, welche in Havarie grosse aufgenommen zu werden berechtigt sind, classificiren wir sie folgendermaßen:

1) Kosten des Einlaufens, der Löschung, der Lagermiethe und der Wieder-Einnahme in einem Nothhafen. Die Lagermiethe wird überall, nur allein in England nicht, in Havarie grosse aufgenommen, sondern dort in Havarie particuliere belastet, welche die Wiederverschiffungskosten allein zu tragen hat. Gegen diese Einrichtung sträubt sich Baily in seinem vorerwähnten Buche: „General Average practically considered“ und erklärt, daß die Lagermiethe bis zur Wiedereinschiffung der Güter, oder bis zu dem Zeitpunkte, wo die Wiederverschiffung derselben aufgegeben wird, in Havarie grosse vergütet werden müßte. (Siehe seine Synopsis, ibid. p. 14.)

2) Kosten der Ausbesserung des Schiffs in einem Nothhafen.

3) Volkshauer und Victuallien während der Zeit der Ausbesserung *).

4) Reclamkosten bei aufgebrachten Schiffen und Kosten des Aufenthalts durch Embargo oder Blockade.

5) Kosten des Abwartens der Convoy, oder des Aufschubs durch Quarantaine u. s. w.

6) Auslagen für Dienste zum gemeinsamen Besten.

7) Kosten der Ranzionirung von Kapern und der Erhebung von Geldern in der Fremde;

und nehmen demnach zuerst:

I. Die Kosten des Einlaufens, der Löschung und der Wieder-Einnahme der Ladung in einem Nothhafen,

in Angriff.

Faßt man bei dieser Gelegenheit die Elementar-Grundsätze ins

*) Man wird weiterhin bemerken, daß in England die Volkshauer niemals in Havarie grosse berechnet wird, den einzigen Fall ausgenommen, wenn die Mannschaft nach der Zeit gedrängt wird, wo, nach erfolgter Ausbesserung, der Rheder imstande ist, dieselbe abzudanken. (Siehe J. R. Beaty's General Average p. 16.). Dort hat das Schiff allein Kost- und Monatsgeld während der Dauer der Reparaturen, so wie die Hafenunkosten im Nothhafen zu tragen

Auge, nach welchem der Unterschied zwischen allgemeiner und partikularer Havarie sich herausstellen muß, so wird es leicht begreiflich, daß wenn ein Schiff einen Nothhafen aufsucht, um willkührliche, zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung bestandene Schäden repariren zu lassen, wie z. B. die Folgen eines Sturmes, des Kappens von Masten und Segel u. s. w. alle die damit verknüpften unvermeidlichen Kosten des Ein- und Auslaufens, der Löschung und Wieder-Einnahme der Ladung und ähnliche, dem Rheder ein Recht auf Vergütung durch allgemeinen Beitrag zur Havarie grosse geben, eben weil sie die nothwendigen Folgen einer zum gemeinsamen Besten getroffenen außerordentlichen Maßregel sind. Demnach gehören zur Havarie grosse alle Hafen- und Lootsengelder, alle für das Einbringen des Schiffes in einem Nothhafen und dessen Wiederauslaufen gemachte Auslagen, ferner die Kosten für das Einbugsiren eines entmasteten Schiffes und das Abnehmen der Anker und Kabeltaue, und überhaupt für jeden dem Schiffe geleisteten Beistand, für das Aufhauen des Eises, wenn dasselbe in einem Nothhafen eingefroren ist, und alle ähnliche Ausgaben. Eine allgemeine Vergütung derselben in Havarie grosse ist Gesetz oder Gebrauch, wenn das Schiff zum Einlaufen in einen Nothhafen keinen anderen Zweck gehabt hat, als die Reparatur gewisser Seeschäden, oder die Ersetzung erlittener Verlüste vorzunehmen.

Wenn das Schiff aber eigener Convenienz halber, in Folge conträrer Winde oder irgend einer von dem Schiffer ausgegangenen Nachlässigkeit, als Mangel an gehörigem Wasser und Proviant, einen Nothhafen aufgesucht hätte, so fallen die daraus entstandenen Unkosten in die Categorie der kleinen Havarie und ausschließlich dem Rheder zur Last. Sonst aber, wenn das Schiff in Folge erlittener Schäden, Krankheit der Schiffsmannschaft, schlechter Stauung, Mangel an Wasser und Proviant, der nicht des Schiffers Schuld, sondern von einer alle rationelle Berechnung überschreitenden Länge der Reise herrührt, und Beschädigung oder Herumrollen der Ladung, in Folge schlechter Stauung, in einen Nothhafen getrieben wird, werden sämmtliche dort vorfallenden Kosten zur Havarie grosse gerechnet.

Erfordern die Reparaturen unbedingt das Löschen der Ladung, so werden alle die Kosten des Ausladens, der Lagermiethe und des Wieder-Einnehmens derselben in Havarie grosse gebracht, weil diese Unkosten zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung gemacht wurden — des Schiffes, Behufs der nothwendigen Reparaturen,

und der Ladung, damit sie wohl erhalten werde. (Siehe Stevens Essay on Average p. 21. 22 Edit. 3.) „Wenn das Ausladen des „Schiffes nothwendig wird, um das Schiff repariren zu können, so „ist es ein allgemeiner Havariefall.“ So äußerte sich der Englische Richter Le Blanc in dem Rechtsfalle von Plummer v^s Wildmann (siehe 3 Maule & Sel 487). Ihr Recht zur Vergütung durch Beitrag zur allgemeinen Havarie, besitzen diese Unkosten nur, wenn sie nothwendiger Weise zum vereinten Nutzen von Schiff und Ladung stattfinden. Würde die Ladung bloß ihrer besseren Erhaltung wegen gelöscht, in Fällen, wo das Schiff eben so wohl hätte reparirt werden können, wenn sie an Bord geblieben wäre, so würden die dadurch veranlaßten Kosten nicht in Havarie grosse zu vergüten sein.

Benecke hat in seinen „Principles of Indemnity etc.“ p. 192. 193 abweichende Ansichten über diesen Punkt ausgesprochen und in klaren Worten zu verstehen gegeben, daß die Kosten des Löschens und des Wieder-Einnehmens der Ladung in einem Nothhafen nicht in Havarie grosse berechnet werden könnten. „Sobald der Zweck, Schiff „und Ladung in Sicherheit zu bringen, erreicht ist“ — sagt er — „so hört die Veranlassung zur allgemeinen Havarie auf. Denn was „auch immer nachher geschieht, so ist es kein Opfer zum gemeinsamen „Besten, oder um eine imminente Gefahr zu vermeiden, sondern es „ist die nothwendige Folge eines zufälligen Unglücks. Wenn in Folge „des von dem Schiffe erlittenen Schadens die Ladung gelöscht werden „muß, um dessen größere Beschädigung zu vermeiden, so ist es recht „und billig, daß die Kosten des Ausladens, des Lagerns, der Versicherung gegen Feuergefahr, Wieder-Einschiffens u. s. w. auf ihren „Eigenthümer zurückfallen. Das Löschen ist eine nothwendige Folge „des Unglücks *), dem man begegnet ist, und man darf nicht wohl „behaupten, daß es nur geschah, um das Schiff nach vollendeter Reparatur in den Stand zu setzen, seine Reise weiter zu verfolgen, „weil die Güter jedenfalls hätten gelöscht werden müssen, wenn auch „die Fortsetzung der Reise nicht stattgefunden hätte.“ Mit diesen Ansichten ist Benecke jedoch nicht durchgedrungen; und der Kanzler Kent (siehe seine Comment. on Amer. Law. Vol. III. p. 238) hat unter anderu die bisherige Regel, daß die Kosten des Ausladens und des Wieder-Einnehmens zur Havarie grosse gehören, unbedingt bestä-

*) Des Unglücks selbst eigentlich nicht, jedoch des aus demselben entspringenden, nothwendigen, aber dennoch freiwilligen Entschlusses.

tigt, wie das die Englische und Amerikanische Praxis insbesonders annimmt. Auch Bayly in seinem oben genannten Werkchen („General average etc. practically considered“) sagt, daß die Kosten der Entlöschung einer Ladung, und ihres Lagerns in Sicherheit zur allgemeinen Havarie gehören, wenn die Reparaturen des Schiffes, die Ventilation oder sonstige Maßregeln zur Präservation der Ladung, oder das Flottmachen eines gestrandeten Schiffes der Zweck der Löschung sind, daß sie aber auf das Schiff selbst zurückfallen, wenn im Verlauf der Reise die Abfahrt aus dessen Ausgangshafen oder die Ankunft in seinem Bestimmungshafen, oder der Uebergang über eine Barre oder Sandbank dadurch erleichtert werden soll.

Recht zu einer Vergütung in Havarie grosse geben überhaupt alle und jede in einem Nothhafen gemachten Kosten, die unvermeidlich sind, und die nicht von der eigenthümlichen Natur der Waaren herstammen, wenn die Reparaturen des Schiffs und dessen Wiederausrüstung gehörig, d. i. in einer genügenden Form vollendet werden sollen.

Die Unkosten des Löschens der Schiffs-Provisionen, nachdem die Ladung bereits gelöscht und gelandet worden ist, gehören nicht zur Havarie grosse, denn das geschieht nur des Schiffs halber. Wenn aber diese Provisionen zuerst von vorne hinein gelöscht werden, ehe man mit der Ausschiffung der Ladung beginnt, um diese zu erleichtern, oder wenn sie mit der Ladung zugleich gelöscht werden, so müssen sie in Havarie grosse vergütet werden. (Siehe Stevens p. 24 Edit. 5.)

Alle Unkosten Behufs der Wiederflottmachung eines Schiffs, wenn es nach vollbrachter Löschung des Schiffs auf den Grund gerathen sollte, und Schiff und Ladung in den vorigen Zustand zurückversetzt werden, genießen der Vergütung in Havarie grosse. — Ist das Schiff leck geworden, so wird auch der Lohn der Hülfs-Arbeiter, die zum Auspumpen gemiethet wurden, ebenfalls in allgemeiner Havarie vergütet. (Siehe Bayly on Average p. 12 und 13.)

II. Kosten der Ausbesserung des Schiffs in einem Nothhafen.

Es wird keinem aufmerksamen Leser entgehen, daß das Recht der in dem vorangehenden Artikel beschriebenen Kosten zu einer Vergütung in Havarie grosse, ausschließlich auf der Nothwendigkeit ihrer Auslage zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung beruht,

welche das Einlaufen in einen Nothhafen gebot. Diese Gemeinsamkeit beider Interessen hört aber einstweilen auf, sobald das Schiff den Nothhafen erreicht hat, und in den erforderlichen Zustand versetzt worden ist, um die Reparaturen beginnen zu können, um derentwillen der Schiffer dieses außerordentliche Mittel ergreifen mußte. Denn die Kosten der Reparaturen selbst sind nicht die Folge des Einlaufens, sondern eines vorher bestandenen Verlustes, und prima facie ausschließliche Sache des Schiffes und des Schiffers, bis es sich aus der Natur des erlittenen Schadens entwickeln läßt, ob sie zuletzt in allgemeine Havarie aufgenommen werden können oder nicht. Die Kosten der Reparaturen aller Schäden, welche das Schiff zufällig auf der See erleidet, müssen vorläufig von dem Capitain bezahlt werden, als eine natürliche Folge seiner durch den Befrachtungscontract übernommenen Verbindlichkeit, das Schiff in einem seetüchtigen Zustand zum Transport der ihm anvertrauten Güter nach ihrem Bestimmungshafen zu erhalten. Hierauf kann der Ablader derselben bestehen, ohne der Aufforderung eines Beitrags zu diesen Kosten Genüge zu leisten. In wiefern dann diese Kosten sich zu einer Vergütung in Havarie grosse eignen, das ist eine Frage, welche sich nur aus der eigenthümlichen Natur des Schadens oder des Verlustes beantworten läßt, welcher dazu die unmittelbare Veranlassung gegeben hat. Es ist aber bemerkenswerth, daß die natürliche Verpflichtung des Rheders, sein Schiff in seetüchtigem Zustande zu erhalten, die im Verlauf der Reise nothwendig gewordenen Reparaturen vorzunehmen, und die damit verknüpften Auslagen zu bestreiten, je einem Zweifel hat unterworfen sein können.

Schon in den Rhodischen Gesetzen war es bestimmt worden, daß Schiffs-Reparaturen mit allgemeiner Havarie nichts gemein hätten, und derselben Ansicht hat sich in späteren Tagen auch Emérigon, mit seiner selten irrenden Autorität, angeschlossen. Er erklärt (siehe Vol. I Chap. XII Sect. 41 § 6 p. 608) ohne Bedenken, daß wenn ein Schiff unfähig wird die See zu halten, und sich in einen Nothhafen flüchtet, um die durch Sturm erlittenen Schäden ausbessern zu lassen, die Kosten der Reparaturen in Havarie grosse nicht aufgenommen werden sollten. Die Zweifel, die über die Rechtmäßigkeit dieser Ansicht sich in England wie in den Vereinigten Staaten erhoben haben, dürften aus einer unrichtigen Auffassung des folgenden Falles geflossen sein. Es war der von Plummer v. Wildmann. (Siehe 2 Maule & Sel. 482.)

Ein auf seiner Reise begriffenes Schiff, erlitt durch das Stoßen auf den Grund einen Partikular-Schaden, der es nöthigte einen Theil seines Bugspriet-Takelwerks zu kappen — dies war ein reiner Fall von Havarie grosse. Es ward aber durch den Unglücksfall selbst und durch das Kappen, so stark beschädigt, daß es nicht länger die See halten, noch viel weniger seine Reise ohne bedeutende Reparaturen fortsetzen konnte, und es lief deswegen in einen Nothhafen ein, um die erforderlichen Ausbesserungen vorzunehmen. Das Gericht sprach hier die Meinung aus, daß in so weit als die Kosten der Reparaturen durchaus nothwendig wären, um das Schiff in den Stand zu setzen, seine Reise weiter verfolgen zu können, sonst aber von keinem beständigen Nutzen für dasselbe blieben, dieselbe in allgemeine Havarie aufgenommen werden könnten, weiter aber nicht. Lord Ellenborough bemerkte bei dieser Gelegenheit, daß die Hauptfrage, die hiebei zu untersuchen bliebe, eben nicht die Natur des Zufalls wäre, welche die Reparaturen nöthig gemacht hätte, sondern vielmehr die: „ob die „Wirkung dieses Zufalls der Art war, daß sie die Untauglichkeit des „Schiffes zur Fortsetzung seiner Reise zur Folge haben müßte, wo„ferne dasselbe nicht nach seinem Abgangshafen zurückkehrte, um dort die „entstandenen Hindernisse aus dem Wege zu räumen.“ Sodann bemerkte er: „In so ferne es darauf ankommt, dieser Untauglichkeit „ein Ende zu machen, so gereicht es zum Nutzen aller Betheiligten, „und es scheint daher nur billig zu sein, daß Alle zu den dazu er„forderlichen Kosten beitragen sollten. Wenn aber aus den vorge„nommenen Reparaturen dem Schiffe irgend ein größerer Nutzen er„wachsen sollte, als die bloße Besiegung der Untauglichkeit, da diese „einzig und allein nur dem Rheder frachten wird, so können diese „Kosten nicht füglich in Havarie grosse vergütet werden.“

Aus diesen Aeußerungen Lord Ellenborough's ward sodann geschlossen, daß als Regel der Zukunft der Grundsatz festzuhalten sei: die Kosten der Reparaturen in einem Nothhafen, in so weit sie nur dazu dienen, das Schiff in den Stand zu setzen die See zu halten und seine Reise vollenden zu können, sonst aber dem Schiffe von keinem weiteren Nutzen sind, seien in Havarie grosse zu vergüten, was auch immer die Natur des Schadens sein möge, der dazu die Veranlassung gegeben hat. Daß diese Regel, wie Arnould bemerkt, den oben aufgestellten Grundsätzen geradezu widerspreche, läßt sich nicht wohl in Abrede stellen. Denn einmal, aus

theoretischem Gesichtspunkte betrachtet, läßt es sich nicht wohl begreifen, wie die bloße Nothwendigkeit der Reparaturen ihnen das Recht geben könne, die Kosten derselben in Havarie grosse einzuführen, und zweitens, practisch angesehen, würde es sehr schwer sein, irgend welche Reparaturen ausfindig zu machen, die nicht auf die eine oder die andere Weise dem Schiffe zum Vortheil gereichen könnten.

In den Vereinigten Staaten jedoch hat die besagte Regel allgemeinen Eingang gefunden und Geltung erhalten. Aber in England gab Lord Ellenborough selbst die Veranlassung zu einer Modification derselben, indem er in dem später verhandelten Rechtsfalle von Power v. Whitmore (siehe 4 Maule & Sel. 141) sich auf eine ganz verschiedene Weise aussprach. Der Fall war der folgende: Die Wuling des Bugspriets eines Schiffes, welches in einer schweren, hoch bewegten und gefahrvollen See nahe beim Winde segelte, waren in Folge des heftigen Arbeitens desselben gewichen, und der Capitain, nachdem er sich mit seinen Schiffs-Officieren desfalls berathen hatte, fand es, der allgemeinen Sicherheit wegen, für nöthig, einen Nothhafen anzugehen, um dort die erforderlichen Reparaturen beschicken zu können. Für die Kosten der Reparatur des Bugspriets, nebst Kost- und Monatsgelder der Mannschaft während der zu den Reparaturen erforderlichen Zeit, ward Vergütung in Havarie grosse gefordert, aber Lord Ellenborough und die übrigen Mitglieder des Gerichtshofes waren der Ansicht, daß dies nicht zugestanden werden könne. Als der Richter sein Urtheil abgab, begründete er dies folgendermaßen: „Die Grundlage einer allgemeinen Havarie" — sagte er — „besteht in dem Opfer eines Theils zum Besten „der übrigen; hier aber fand abseiten des Schiffers kein Opfer „irgend eines Theils, ausgenommen das seiner Zeit und seiner Geduld, statt, und der erlittene Schaden war die Folge des heftigen „Sturmes und des Wetters."

Der Unterschied der zwischen dieser Sprache und derjenigen herrscht, welche derselbe Richter bei einer früheren Gelegenheit gehalten hatte, fällt in die Augen. Demungeachtet hat derselbe die Veranlassung zu der Regel gegeben, welche heut zu Tage, für England, als die allein geltende anzusehen ist, und dieser zufolge ist es nunmehr festgestellt, daß die Kosten aller Reparaturen, welche durch die vom Schiffe erlittenen partikular Havarie-Schäden nothwendig geworden sind, keine Ansprüche auf Vergütung in Havarie grosse machen können, daß aber diese Ansprüche

nur dann rechtmäßige werden, wenn die zu reparirenden Schäden in sich selbst die Eigenschaften eines allgemeinen Havarie-Verlustes besitzen.

Als eines der Resultate, die aus den so eben erwähnten beiden Rechtsfällen hervorgegangen sind, bemerkt der Kanzler Kent (in seinem „Commentaries," Vol. III p. 235 und 236) darf man dieses ansehen, nämlich, daß wenn die allgemeine Sicherheit das Angehen eines Schiffes in einen Nothhafen erheischt, um dort reparirt zu werden, die Kosten des Angehens und der Vorbereitung des Schiffes zu den Reparaturen, durch das Löschen, Lagern und Wieder-Einnehmen der Ladung, zur allgemeinen Havarie gehören, daß aber die Kosten der Reparaturen selbst, wenn dem Schiffe daraus ein Vortheil erwächst und des Schiffes selbst wegen, in dem besagten Hafen nothwendig gewesen wären, nicht in Havarie grosse eingebracht werden können. Jedoch, bemerkt Kent ferner, wenn es sich ergäbe, daß man sich zu den Kosten der Reparaturen nicht entschlossen haben würde, woferne das Beste der Ladung es nicht erheischt hätte, und wenn man sie füglich und mit Sicherheit für das Schiff bis zu einem wohlfeileren Orte hätte aufschieben können, so müßte eine solche Mehr-Ausgabe dennoch in Havarie grosse erscheinen.

Dem allgemeinen Gebrauch zufolge, werden in England, in allen Fällen wo das Schiff einen Hafen angeht um Schäden reparirer zu lassen, die als Partikular-Havarie anzusehen und doch nöthig sind, bevor das Schiff seine Reise mit Sicherheit fortsetzen kann, und alle mit dessen Einlaufen und dessen Ladung verknüpften Kosten, in Havarie grosse gebracht, die Lagergelder und die sonstigen, die Ladung betreffenden Ausgaben, auf ihre Eigenthümer oder die Versicherer derselben geworfen, und die Kosten des Wieder-Einschiffens der Güter und der Expedition des Schiffes, der Fracht zugeschrieben. Die große Unsicherheit aller, die allgemeine Havarie betreffenden Regeln und Gebräuche in England und die mannigfaltigen Widersprüche, so wie die Verschiedenheit der richterlichen Erkenntnisse, sind ein großes Uebel. Man kann nicht umhin, die Richtigkeit der von dem Kanzler Kent gemachten Bemerkungen anzuerkennen, wenn er sich darüber in folgenden Worten ausspricht: „Es giebt keinen Grundsatz maritimer Jurisprudenz, der in der Praxis größere Verschiedenheit hervorgerufen hat als diese bewildernde Lehre der allgemeinen Havarie; und die Regeln des Beitrags zu derselben in den verschiedenen Ländern und vor den verschiedenen Tribunälen, welchen so sehr von ein-

„anden ab und sind mit so vieler Subtilität und Kunst aufgestellt, „daß es außerordentlich schwer wird, ihnen die Form eines zusammen„hängenden und wohlgeordneten Systems zu geben.“

Wir weisen jetzt auf die oben (S. 571) aus dem Art. 9 Tit. XXI der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung gegebene No. 2 hin, welche, in Betreff der Kosten der Reparaturen in einem Nothhafen, nur die Verordnung enthält, daß „das außerordentliche Lootsgeld und die Unkosten die ein Schiffer anwenden muß, da ein Schiff „leck wird oder sonst wegen eines anderen Schadens einen Hafen zu „suchen genöthigt ist“ — zur großen Havarie gehören, wodurch auf das Schiff selbst, nichts als die Kosten der wirklichen Reparaturen zurückgeworfen werden.

Das Preußische Assekuranz-Recht sagt in seinen §§ 1825 und 1826: „Muß ein Schiff wegen erhaltenen Lecks oder anderer Gefahr „in einen Nothhafen einlaufen, so gehören alle Kosten des Ein- und „Ausladens, imgleichen der Unterhalt des Schiffsvolks während des „Aufenthalts im Nothhafen, so wie die Hauer desselben, in so fern „ihr Betrag durch eine solche Verlängerung der Reise vermehrt wird, „zur großen Havarie. Ein gleiches gilt von den Aus- so wie von „den Einladungskosten, wenn zum Behuf der Ausbesserung des Schiffes „oder aus sonst erheblichen Gründen, die Ladung im Nothhafen ge„löscht wird.“

Die Schwedische Assekuranz-Ordnung rechnet sogar zur großen Havarie: „wenn ein Schiff leck wird oder auf den Grund und Klippen „stößt, so daß es nothwendig wird die Ladung zu löschen, und durch „Kielholung oder auf andere Weise das wirklich Zerstoßene oder Zer„brochene zu kalfatern, so daß das Schiff seine Ladung wieder ein„nehmen und seine Reise fortsetzen kann, auch die dabei verdorbenen „Schiffs-Geräthschaften.“

Desgleichen erwähnt die Dänische Havarie-Ordnung No. 5. „Ein Schiff das auf den Grund gestoßen, zur Erhaltung des Lebens „und der Güter abzubringen und zu retten, auch die Ausbesserung „und Kielholung, wenn der Schaden unter Wasser geschehen ist.“

Obgleich die ehemals geltende Französische „Ordonnance de la Marine“ die Kosten des Einlaufens in einen Nothhafen gar nicht begriffen, so hielt man sich doch in allen Admiralitäts-Gerichten Frankreichs an die Praxis zu Marseille.

„Hier“ — sagt Emerigon — „ist es Gebrauch, wenn ein Schiff „durch Sturm so gelitten hat, daß es seine Reise nicht fortsetzen kann

„ohne die Gefahr eines Total-Verlustes zu laufen, und der nöthigen „Reparaturen wegen, einen Hafen angeht, die Kosten des Aus- und „Wiedereinladens, das Kost- und Monatsgeld der Mannschaft wäh„rend der Zeit seines dortigen Aufenthaltes, in Havarie grosse zu be„rechnen. Die Kosten der Reparaturen selbst, der gekauften Masten, „Segel und andere Geräthschaften, werden von der allgemeinen Ha„varie ausgeschlossen. Sollte es aber nöthig werden, diese Artikel „wegen Mangel an Arbeitern oder des hohen Preises des rohen Ma„terials wegen, sehr hoch bezahlen zu müssen, so wird das, was den „gewöhnlichen Preis übersteigt, in Havarie grosse gebracht." Dies, bemerkt Benecke mit Recht, ist eine verkehrte Anordnung, denn die Theurung der Reparaturen ist kein Grund, um das als allgemeine Havarie anzusehen, was seiner Natur nach, Partikular-Havarie ist.

Von diesen Gebräuchen ist man jedoch im „Code de Commerce" sehr abgewichen, und die oben (S. 573) gegebenen Nummern 6 und 7 des Art. 400, so wie die Nummern 3 und 4 des Art. 401, führen bedeutende Innovationen in diesem Betreff ein, bei deren Nachlesung es sich ergeben wird, daß sie die Vergütung der Kosten der Entlöschung, wenn das Schiff durch Sturm oder durch die Verfolgung des Feindes gezwungen wird, einen Nothhafen anzugehen, (§ 7) jedenfalls, jedoch die Vergütung der Volkshauer und das Kostgeld in Havarie grosse auf die Dauer der zu den Reparaturen einer Partikular-Havarie erforderlichen Zeit beschränken, welche die freiwillig, zum gemeinsamen Besten bestandene Schäden erfordern mögen, indessen dieselbe für die ganze Dauer des Aufenthaltes gelten lassen, wenn dieser die Folge einer Anhaltung auf Befehl einer höheren Macht und das Schiff Monatsweise befrachtet worden ist. Man wolle nicht übersehen, daß für den letzteren Fall die Worte: „pendant la détention" und für den ersteren die Worte: „pendant les réparations gebraucht werden.

Auch in den § 11 des Artikels 936 des Spanischen Handelsgesetzbuches ist diese Verfügung aufgenommen, die auf den ersten Blick etwas seltsames zu enthalten scheint. Als Ursache derselben geben die Französischen Rechtsgelehrten den Umstand an, daß wenn das Schiff Monatsweise befrachtet ist, der Rheder keine Fracht während der Dauer des erzwungenen Aufenthalts empfängt, folglich als Rheder nicht verpflichtet sein kann, Kost- und Monatsgeld für die Mannschaft während einer solchen Verzögerung der Reise zu bezahlen, dagegen, wenn das Schiff für die Reise befrachtet ist, so wird Fracht für die

gutem Rechte, daß es überhaupt zu bezweifeln sei, ob der Schiffer, als er den Nothhafen erreicht hatte, durch die Abdankung des Volks und durch die ihm später gegebene Anstellung, dem Rheder das Recht verleihen könne, für dessen Kost- und Monatsgeld, während der Dauer der Reparaturen, Ansprüche auf eine Vergütung in Havarie grosse machen zu dürfen. (Siehe Stevens on average p. 143 Edit 4.) In dem bloßen Angehen eines Nothhafens, liegt offenbar kein Grund zur Auflösung einer Chartepartie, und so lange diese in ihrer vollen Kraft bleibt, ist auch der Schiffer seiner Verbindlichkeit, eine tüchtige Mannschaft während des Verlaufs der ganzen Reise an Bord zu haben und zu bezahlen, nicht entbunden.

Es bleibt indessen in England, trotz des in dieser Hinsicht geltenden Gebrauchs, noch immer eine Frage, ob in denen Fällen, wo der erlittene Schaden der Art ist, daß die Kosten der Reparaturen in Havarie grosse aufgenommen zu werden berechtigt sind, auch diese Auslage für Kost- und Monatsgeld der Mannschaft, nicht denselben Weg nehmen müßte, da sie doch die unmittelbare Folge der zum gemeinsamen Besten und zur allgemeinen Erhaltung getroffenen Maßregel ist. Lord Tenterden's große Autorität hat sich hierüber folgendermaßen ausgesprochen: „Wenn der Schaden, welcher Reparaturen erfordert, „an sich selbst zu Beiträgen in Havarie grosse berechtigt, so scheint es „billig zu sein, daß alle dabei unvermeidlichen Unkosten, wenn auch „collateraler Natur, desselben Rechtes genießen, da das Accessorium „immer seinem Haupt-Gegenstand zu folgen bestimmt ist. (Accessorium sequitur principale.) Auf der anderen Seite, wenn der Schaden „selbst nicht der Art ist, daß er den Gegenstand allgemeiner Contribution werden kann, so können auch die Collateral-Unkosten, die „man der Reparaturen wegen hat machen müssen, eben so wenig dazu „geeignet sein. Hierauf wird geantwortet: daß da die Reparaturen „zur Vollendung der Reise unentbehrlich sind, ein Zweck, bei dem „Alle gleichermaßen interessirt sind, so müßten auch Alle für den Kosten „dieser nothwendigen Verzögerung derselben contribuiren. Man sollte „aber nicht vergessen, daß es des Rhedens Pflicht ist, nicht allein ein „gutes, tüchtiges Schiff zum Beginn der Reise zu liefern, sondern „auch, in so ferne als es von ihm abhängt, dasselbe in vollkommenem „Zustande während der ganzen Dauer derselben zu erhalten. Fast „eine jede Chartepartie enthält diese ausdrückliche Stipulation. Wenn „in der That, das Schiff nicht sämmtliche Kosten der Reparaturen, „directe sowohl als collaterale, werth ist, so mag die Sache nun einem

„anderen Gesichtspunkte aufgefaßt werden, vorausgesetzt aber, daß „das Schiff diese Unkosten werth sei, wie sollte man auf irgend eine „Weise dem Kaufmann die Erfüllung einer Pflicht aufbürden können, „die nur dem Rheder obliegt?“

Nachdem Lord Tenterden mehrere, diese Frage betreffende Rechtsfälle aufgestellt, kommt er zu dem folgenden Schluß: „Aus „diesen verschiedenen Erkenntnissen scheint sich das Resultat zu ergeben, „daß wenn ein Schiff einen Nothhafen in Folge eines Schadens an„geht, der an sich selbst ein Gegenstand allgemeiner Havarie ist, alle „Reparaturen, die durchaus nothwendig sein mögen, um das Schiff „in den Stand zu setzen seine Reise weiter zu verfolgen, und die noth„wendigen Hafen-Unkosten, Volkshauer und Kostgelder der Mannschaft „während des Aufenthalts, als allgemeine Havarie zu betrachten sind; „wenn aber der Schaden nur die Folge des stürmischen Wetters wäre, „ohne absehen der Rheder Opfer zum allgemeinen Besten zu erheischen, „so fällt er mit allen seinen Consequenzen in das Gebiet des von „demselben eingegangenen Contractes: ihr Schiff wohlkalfatert und „fest während der Reise zu erhalten, für die es befrachtet wurde.“ (Siehe Lord Tenterden's Treatise of the Law of Shipping etc. Chap. X p. 498 und p. 496. Edit. 8. by Wm. Shee.)

Ungeachtet dieser so gerechten und bestimmt ausgesprochenen Ansicht Lord Tenterden's werden in England Volks- und Monatsgelder der Mannschaft während irgend eines Aufenthaltes in einem Nothhafen (wie wir schon beim Eingang dieses Abschnitts bemerkt haben) niemals in Havarie grossevergütet, den einzigen Fall ausgenommen, wo die Dienste des Schiffsvolks bei einem völligen Schiffbruch von dem Rheder nach der Zeit in Anspruch genommen würden, zu der er dasselbe rechtmäßig abdanken kann. (Siehe Bagly, on Average p. 16.)

In den Vereinigten Staaten werden alle Ausgaben für Kost- und Monatsgelder der Mannschaft, ohne Unterschied noch Ausnahme, in Havarie grosse vergütet. Das erste Erkenntniß in dieser Hinsicht, das allen ähnlichen die Bahn brach, wurde im Jahre 1807 von dem „Court of Errors“ in Pennsylvanien abgegeben. (Siehe 2 Binneys Rep. 547. den Fall der Ins. Company of North America v. Jones.)

In Holland, nach dem §. 9 des Art. 699. seines „Wetboek van Koophandel“ (siehe oben S. 575), werden Volkshauer und Kostgeld der Mannschaft während der Zeit, wo das Schiff in einem Noth-

hafen zu verbleiben gezwungen ist, allemal in Havarie-grosse vergütet, desgleichen, nach dem § 13, während der Reclamation, wenn Schiff und Ladung angehalten oder aufgebracht werden, und nach dem § 4 des Art. 701, während der Reclamation, wenn das Schiff oder die Ladung allein aufgehalten werden, in dem letzteren Falle aber erscheinen sie nur in der Berechnung der partikularen Havarie.

Der Portugiesische „Codigo Commercial" hat in seinen Art. 1818 und 1819 die betreffenden Verfügungen des Holländischen „Wetboek's van Koophandel" aufgenommen.

Der Französische „Code de Commerce" nennt in dem § 6 seines Art. 400, wie das Sardinische Handelsgesetzbuch im § 6 seines Art. 430, die Volkshauer und das Kostgeld der Mannschaft, während des Arrestes eines Schiffes auf Befehl höherer Macht; und während der Zeit, welche zu den Reparaturen aller freiwillig zum gemeinsamen Besten bestandenen Schäden erforderlich sein mag, wenn das Schiff Monatweise befrachtet worden ist, als zur Havarie grosse gehörig.

Mit Hinsicht auf das, was wir im vorhergehenden Artikel über die Dauer der Volkshauer nach den Verordnungen des „Code de Commerce" gesagt haben, bleibt hier zu bemerken, daß das Kostgeld während des nöthigen Aufenthalts ununterbrochen fortläuft, jedoch nur so lange dem Versicherer zur Last fällt, als die Reparaturen dauern. Die oberwähnten beiden Artikel 400 und 403 haben sich bestimmt darüber ausgesprochen. Das Recht, die ganze Kosten-Auslage des Einlaufens in einem Nothhafen in Havarie grosse zu bringen, bleibt dem Versicherten für die ganze Dauer des dortigen Aufenthaltes vorbehalten, wenn dieser auf Befehl einer höheren Macht stattfindet; es ist aber auf die Dauer der zu den Reparaturen erforderlichen Zeit beschränkt, wenn diese zu dem Einlaufen die Veranlassung gegeben haben. Dies ist wie es sein sollte, denn mit der Vollendung der Reparaturen hört auch der Zweck des Einlaufens auf.

Wir haben schon bemerkt, daß das Spanische Handelsgesetzbuch im § 11 seines Art. 936 die Verfügungen des Französischen „Code de Commerce" in seinem Art. 400 wiederholt, somit auch hinsichtlich der Monatweisen Befrachtung des Schiffes, welche allein die Vergütung des Lohnes und Unterhaltes der Besatzung eines Schiffes in Havarie grosse zuläßt. Aus den Stipulationen der drei Artikel des Spanischen Gesetzbuches 711, 712 und 714 ergeben sich bedeutende

Abweichungen von den Vorschriften des Französischen, indem bei dem Einlaufen des Schiffes in einem Nothhafen, selbst der nothwendigen Reparaturen wegen, das Schiffsvolk für die Zeit bezahlt werden muß, die es auf dem Schiffe gedient hat, und die Hauer-Contracte erlöschen, woferne es bei der unbezweifelten Fortsetzung der Reise, die Erfüllung derselben nicht fordert, im Fall eines Embargo's zu der Hälfte des Lohns, jedoch für nicht länger als drei Monate, und im Falle von Reparaturen zu nichts weiter als dem verdienten Lohn berechtigt ist. Ueber die Kosten des Unterhaltes schweigen die Spanischen Gesetze.

IV. Reclamkosten bei aufgebrachten Schiffen und Kosten des Aufenthalts durch Embargo oder Blockade.

Nichts scheint gerechter zu sein, als das Kost- und Monatsgeld der Mannschaft eines Schiffes, das genommen und nach einem Hafen aufgebracht wird, um dort die erforderliche Untersuchung zu untergehen, während der Zeit, welche die Reclamirung des genommenen Eigenthums erheischt, zur Havarie grosse gerechnet werden, da sie zum Besten beider, des Schiffes wie der Ladung — wenn sie nämlich vereint die Ursache des Aufenthalts sind — ausgelegt werden. Ueber diesen Punkt herrscht seit längerer Zeit unter allen Autoren von einigem Gewicht durchaus keine Meinungs-Verschiedenheit; und ein Erkenntniß des Französischen Gerichtshofes zu Rouen (Cours Royale), dessen Sirey (siehe seinen Vol. 7 Part. 2 p. 779) besonders erwähnt, hat seit der Zeit, wo es ausgesprochen wurde, in Frankreich ohne Widerspruch als Regel bestanden. Hieraus ergiebt sich folgerechtermaßen, daß wo das Schiff allein, oder die Ladung allein Ursache des Aufenthaltes ist, Reclam und alle damit verknüpften Kosten, partikulare Havarie-Schäden für den Eigner des Eigenthums werden, das die Veranlassung dazu gegeben hat. Dies ist auch Benecke's Ansicht (siehe Principles of Indemnity etc. p. 239), der überhaupt in allen Havarie-Sachen von sämmtlichen Autoren, die seit seiner Zeit darüber geschrieben haben, als leitende Autorität gilt *).

*) Es ist ein trauriger Beweis des Einflusses der Galle auf die Unbefangenheit menschlicher Urtheilskraft, wenn man in dem, was Dr. Meno Pöhls über

Es würde absurd sein, sagt Benecke, eine freie Ladung zu den Kosten der Freigebung eines Schiffes contribuiren zu machen, bloß weil die Reise dadurch befördert wird. Und eben so absurd, fährt er fort, würde es sein, der Ladung allein die Bürde der Reclamkosten des Ganzen aufzuerlegen, bloß weil ein fremder Gerichtshof ein derartiges Urtheil ausgesprochen hätte. Die Freigebung der Ladung sagt klar genug, daß kein Unrecht von dem neutralen Eigenthümer begangen worden ist.

Die ganze Frage stellt sich auf eine unzweifelhafte Weise in dem folgenden Rechtsfalle (siehe Watson vs Marine Ins. Comp. 7 Johnson's Newyork Rep. 57) heraus, der in den Vereinigten Staaten verhandelt ward. Ein neutrales (Amerikanisches) Schiff, war von Französischen Kreuzern in Folge des mehrerwähnten Milaneser Decrets Napoleon's aufgebracht, und blos seiner Ladung wegen längere Zeit im Hafen zurückgehalten worden, bis es endlich freigelassen und den Consignataires, unter geleisteter Caution für das Resultat einer gegen die Confiscation gemachten Appellation, übergeben ward. Das Gericht entschied, daß alle vor der Entlöschung der Ladung stattgehabten Kosten, da sie offenbar zum gemeinschaftlichen Besten von Schiff und Ladung gemacht worden wären, zur allgemeinen Havarie gehörten, daß aber die nachher erfolgten Auslagen, welche zum ausschließlichen Besten der Ladung gemacht wurden (denn das Schiff war frei und im Stande überall, nach Belieben zu gehen) nicht in die Categorie allgemeiner Havarie fallen könnten.

Auslagen der ebenerwähnten Art, wenn sie zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung stattfinden, werden deswegen als allgemeiner Havarie-Schaden betrachtet, weil der Fracht-Contract durch Nehmung und Aufenthalt aufgelöst wird, und weil dann der Schiffer, indem er sein Volk mit der Aussicht zurückbehält, die Zurückgabe des Eigenthums zu ermöglichen, sich auf eine willkührliche und freiwillige

---

Havarie geschrieben hat, so wiederholt die bittersten Ausfälle gegen Benecke's System u. s. f. zu lesen bekommt, wie z. B. im ersten Bande seiner „Darstellung des Seerechtes" S. 654, 681 und 682 zu finden sind. Contrastirt man Benecke's Beurtheilung des, die extraordinaire Quarantaine betreffenden Paragraphs No. 10 Art. 9 Tit. XXI in der Hamb. Assekuranz- und Havarie-Ordnung mit der Ansicht des Herrn Dr. Pöhls, so wird es sich bald ergeben, wie gründlich der erstere, und wie oberflächlich der letztere in diese Materie eingedrungen ist.

Ausgabe einläßt, die über das Gebiet seines gewöhnlichen Pflicht-Berufs gegen den Ablader hinausgeht.

In Hamburg werden selbst die Kosten der Reclame der Ladung allein, wenn von keiner Gefahr für das Schiff die Rede sein konnte, in Havarie grosse gebracht, und mit dem Theil aller andern allgemeinen Havariekosten, welche nicht ausschließlich der Ladung zufielen, auf Schiff, Fracht und Ladung vertheilt. Dies war eine Abweichung, nicht nur von der allgemeinen Regel, sondern von der „Havarie- und Assekuranz-Ordnung von 1731“ selbst, dessen Art. 7 Tit. XXI zufolge, nur das in Havarie grosse gebracht werden kann, das zum gemeinsamen Nutzen des Schiffes, der Ladung und der Fracht unternommen wird. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity p. 239.)

In England ist es bisher unentschieden geblieben, ob in Fällen eines ungerechten Arrestes, Kost- und Monatsgeld der Mannschaft zur Havarie grosse gehören. Aus dem principiellen Gesichtspunkte betrachtet müßten sie ausgeschlossen werden, und es ist daher nicht wahrscheinlich, daß man der bloßen Zweckmäßigkeit wegen in gewissen Fällen eine Ausnahme machen würde.

Auffallend ist es, daß sich fast nirgends gesetzliche Bestimmungen darüber finden, wie es mit Vergütung des Kost- und Monatsgeldes zu halten sei, wenn ein Schiff während eines Krieges, ohne zuvor von einem Blockade-Geschwader abgewiesen zu sein, zum Schutz einen neutralen Hafen anläuft, und dort dasselbe abwartet. Hier in Hamburg sind dieselben in solchen Fällen, namentlich während des letzten Dänischen Krieges, als Havarie grosse über Schiff, Fracht und Ladung vertheilt worden, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, daß sich unter der Ladung auch neutrales Eigenthum befand.

Hinsichtlich eines Embargo's, wodurch kein Fracht-Contract aufgelöst wird, sondern wo derselbe in seiner ungeschwächten Kraft fortbesteht, kommen dieselben Regeln, die bei der Nehmung und des damit verknüpften Aufenthalts ihre Geltung erhalten, nicht in Anwendung. Der Schiffer ist durch seinen Fracht-Contract und in Folge der ihm dadurch auferlegten Pflicht gegen den Ablader, verpflichtet mit seiner Mannschaft an Bord zu bleiben, und seine Auslage für Kost- und Monatsgeld derselben, verleiht ihm kein Recht zu einer Vergütung in allgemeiner Havarie. Ein Embargo oder irgend ein anderes vorübergehendes Hinderniß führt zu keiner Aenderung der Chartepartie, und irgend ein Nachtheil, der dem Schiffer aus der Anhaltung erwachsen kann, wird ihn nie berechtigen, seine Reise ohne die

Einwilligung der Ablader aufzugeben. Indem er, mit seiner Ladung an Bord, das Ende des Aufenthaltes abwartet, begeht er kein Opfer zum Besten des Ganzen, sondern er erfüllt nur seine Pflicht. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity etc. p. 234.)

Benecke bemerkt nun, daß Kost- und Monatsgelder der Mannschaft, während eines Aufenthalts, welche nicht in Havarie grosse vergütet werden, auch, der Natur der Sache gemäß, nicht als partikulare Havarie betrachtet werden können, welche der Versicherer zu ersetzen hat, sondern, daß sie aus der Fracht bezahlt werden müssen. Denn die Matrosen werden nicht des Schiffs wegen angenommen, sondern um den Fracht-Gewinn zu verwirklichen. Jedoch giebt es der Assekuranz-Ordnungen mehrere, welche ausdrücklich die Verbindlichkeit der Versicherer in diesem Falle stipuliren. Der Art. 4 Tit. V der Hamburgischen Assekuranz-Ordnung sagt: „Wird ein Schiff von hoher „Hand angehalten, so ist der Assekuradeur verbunden, die Liegetage „und deren extraordinaire Unkosten zu seinen Lasten zu nehmen."

Das Preußische Assekuranz-Recht enthält die auf diesen Fall Bezug habenden Art. 2231 und 2232, deren Worte folgende sind: „Außer dem Schaden muß der Versicherer zugleich für alle besondere „und extraordinaire Kosten haften, welche der versicherten Sache wegen „vorgefallen sind, und durch die große Havarie nicht vergütet wer„den. — Auch muß der Versicherer eines Schiffes die Liegetage ver„treten, wenn das Schiff ohne Veranlassung der Rheder oder Be„frachter, durch höhere Macht angehalten, oder auszulaufen verhin„dert worden."

Es wird als eine der Ursachen, warum Kost- und Monatsgelder der Mannschaft, während eines Embargo's nicht in allgemeine Havarie gebracht werden können, auch der Umstand geltend gemacht, daß weder Schiff und Ladung dadurch irgend einer Gefahr ausgesetzt werden. Der Aufenthalt, der in Folge eines Embargo's stattfindet, bemerkt Lord Tenterden, geht weder von dem Schiffer noch von denen Personen aus, die dabei betheiligt sind, auch ist er keineswegs ein Factum, wodurch das gemeinsame Beste befördert wird. (Siehe Lord Tenterden's Treatise on the Law of Shipping etc. Chap. X p. 499 Edit. 8.) Eben daher können die daraus entstehenden Schäden und Unkosten auch nicht in Havarie grosse gebracht werden.

Auch in den Vereinigten Staaten hat es mehrere gerichtliche Entscheidungen, unter andern in den beiden Rechtsfällen von Mc Bride vs Marine Insur. Comp. 7 Johns Rep. 431, und Spafford vs Dodge,

14 Mass. Rep. 66 gegeben, denen zufolge diese Kosten nicht in Havarie grosse vergütet wurden. Neuere Entscheidungen haben dagegen das Princip festgestellt, daß sie zur Havarie grosse gehören, namentlich in dem Rechtsfalle von Jones v^s Amer. Ins. Company of North Amer. in 4 Dallas Rep. 24, wo der Urtheilsspruch von dem Obergerichtshof von Pennsylvanien bestätigt ward (siehe 2 Binney's Rep. 547). Sodann wurden abermals ganz entgegengesetzte Entscheidungen in den beiden Rechtsfällen von Robertson v^s Ewer, siehe 1 Term. Rep. 127 und Martin v^s Salem Ins. Comp. 2 Massach. Rep. 429 abgegeben. Endlich ward es in den Gerichtshöfen des Staates New-York, und zwar in den Rechtsfällen von Leavenworth v^s Delafield, 1 Caines Rep. 573 und Penny v^s Newyork Ins. Comp. 3 Caines 155 entschieden, daß in allen Fällen eines Aufenthalts durch feindliche Nehmung diese Unkosten zur großen Havarie gehörten. Beawes, nachdem er in seinem Werke („On Salvage, Average etc." p. 160) die Bemerkung gemacht hat, „daß zwischen einer feindlichen „Nehmung und einem Embargo der Unterschied stattfände, daß in dem „ersten Falle die Mannschaft am Bord bliebe, um sich des Schiffes „während der Reclamation anzunehmen, und diese Unkosten mit dem „ausschließlichen Zwecke stattfänden, um Schiff und Ladung für ihre „Eigenthümer zu retten, in dem Falle eines bloßen Aufenthalts aber, „ein solcher Vorwand nicht gelten könne, sagt, daß es dem Souverain „von dem der Embargo ausgeht, weder um das Schiff, noch um „die Ladung zu thun ist — was er will, ist, daß das Schiff nicht ab„gehe." Sodann schließt er mit den Worten: „Dessen ungeachtet scheinen „beide, Vernunft und Gerechtigkeit, es zu erheischen, daß die Kosten „des Unterhalts und die Dauer der Mannschaft eines Schiffes, welches „auf Fürstlichen Befehl im Hafen aufgehalten wird, in allgemeine „Havarie mit eingerechnet werden: denn wenn einer Seits die Kauf„leute, die dasselbe beladen haben, durch die Verzögerung leiden soll„ten, so leiden anderer Seits die Eigenthümer oder Rheder des „Schiffes nicht minder, besonders wenn die Mannschaft zahlreich und „der Aufenthalt ein langer ist." (Siehe Phillips Vol. II Chap. XV p. 126 Edit. 1839.)

Es giebt übrigens der Assekuranz-Ordnungen und Handels-Gesetzbücher nur wenige, in denen die Kosten und die Beköstigung der Mannschaft während eines Aufenthaltes, dessen unmittelbare Ursache die Blockade des Bestimmungshafen durch eine feindliche Macht ist, gehörig berücksichtigt worden sind. Ein Schiffer, der von einer

Blockade nichts erfahren hat, und bei seiner Erscheinung von dem blockirenden Geschwader abgewiesen wird, oder der zufällig diesen Umstand auf seiner Reise dahin erfährt, oder in der Voraussicht ihrer Möglichkeit, in einem nahegelegenen Hafen anfragt, und gewisse Kunde erhält, wird wahrscheinlich in neun Fällen aus zehn, den nächsten Hafen angehen und dort verbleiben, bis er Nachricht von seinem Rheder und den sonstigen Ladungs-Interessenten empfangen kann. Dies ist unbedingt eine Maßregel, welche zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung getroffen wird, und dem gewissenhaften Schiffer, der sich als gemeinschaftlicher Stellvertreter dieser Interessen betrachten muß, bleibt auch kein anderer Weg offen, selbst wenn ihm dies nicht durch besondere Vorschriften zur Pflicht gemacht würde, wie dies in dem Französischen, Spanischen und Holländischen Assekuranz-Rechte geschieht. Ergiebt es sich, daß der Nothhafen in einer zu großen Entfernung liegt, um innerhalb einer billigen Zeit die erforderlichen Instructionen erhalten zu können, so wird der Schiffer sich an die gerichtliche Behörde des Ortes, wo er eingelaufen ist, zu wenden haben, um sich von derselben autorisiren zu lassen, die Ladung zu löschen, dieselbe in sichere Gewahrsame zu bringen, einen zur Bezahlung der ihm zukommenden Fracht erforderlichen Theil derselben zu verkaufen, und dann nach seiner Heimath zurückkehren. In diesem letzteren Falle muß der zwischen ihm und seinen Befrachtern, oder den Abladern bestehende Fracht-Contract als aufgelöst betrachtet werden, der, bis man zu einer solchen Maßregel nicht seine Zuflucht genommen hat, seine volle Kraft behält. Wenn dies Angehen eines benachbarten Hafens auch ein freiwilliger Schritt ist, so ist er doch auch wiederum das erzwungene Resultat gebietender Nothwendigkeit, und der daraus entstehende Aufenthalt, die damit verknüpften Kosten, und die während desselben unvermeidliche Beköstigung der Mannschaft, sind Dinge, die eben so gerechten Anspruch zu einer Vergütung in Havarie grosse verleihen, als es irgend eine Anhaltung durch höhere Macht zu thun vermag, und werden reine Fälle von force majeure.

In dem Spanischen Handelsgesetzbuch vom Jahre 1829, ist durch die beiden hier folgenden Artikel 780 und 781, die ganze Sachlage klar bedingt. Sie lauten folgendermaßen:

„Kann das Schiff wegen einer Blockade oder anderer Ursachen, „wodurch die Handels-Verhältnisse unterbrochen, den Bestimmungs„platz nicht erreichen, und enthalten die Instructionen des Abladers „nichts über diesen Fall, so muß der Capitain den nächsten passenden

„Hafen anlaufen, wo, wenn er daselbst Jemand trifft, der beauftragt „ist, die Ladung in Empfang zu nehmen, er ihm dieselbe zu über„liefern hat; meldet sich aber kein solcher Beauftragter, so muß der „Capitain die Instructionen des Abladers abwarten, oder vielmehr „die des Empfängers an den er addressirt war, und nach diesen In„structionen hat er zu verfahren. Die durch solche Verzögerung ver„ursachten Kosten werden in gemeinschaftlicher Havarie vergütet und „die Fracht für die Hinreise zum Vollen bezahlt. — Ist nach der „Meinung des Handelstribunals oder der gerichtlichen Behörde des „Orts, den der Schiffer als Nothhafen angelaufen, eine dazu hin„reichende Zeit verflossen, daß der Ablader oder Empfänger Jemand „zur Empfangnahme der Güter hätte bestellen können, so hat das „besagte Gericht die sichere Aufbewahrung derselben zu befehlen. Die „Fracht muß aus der Ladung bezahlt werden, von welcher ein, zur „Deckung derselben zureichendes Quantum zu verkaufen ist."

Der Französische „Code de Commerce" sagt kurz in seinem Artikel 279: „Im Fall einer Blockade des Hafens wohin das Schiff „bestimmt ist, bleibt der Capitain gehalten, wenn er keine Befehle „entgegengesetzter Art besitzt, sich nach einem der benachbarten Häfen „derselben Macht, wo ihm der Eingang erlaubt sein wird, zu begeben."

Das Holländische „Wetboek van Koophandel" sagt in seinem Artikel 370: „Wenn der Bestimmungshafen blockirt ist, so ist der „Capitain gehalten, woferne er keine Befehle entgegengesetzter Art be„sitzt, einen benachbarten Hafen derselben Macht, wo ihm der Eingang „gestattet würde, anzugehen."

Bringt man nun mit diesem Artikel, den § 9 und 18 des bereits oben (S. 575) gegebenen Artikels in Verbindung, so kann über die Einberechnung des Kost- und Monatsgeldes in Havarie grosse, gar kein Zweifel herrschen, denn der erstere der beiden Paragraphen sagt: „Zur „Havarie grosse gehören Kost- und Monatsgeld der Mannschaft während „der Zeit, die das Schiff in einem Nothhafen zuzubringen verpflichtet „wird," — und in dem zweiten wird gesagt: „Die Hauer und das Kost„geld der Schiffsmannschaft, wenn das Schiff nach dem Antritt seiner Reise „auf Befehl einer fremden Macht oder in Folge eines entstandenen Krieges „gezwungen wird, dieselbe einzustellen, und dies so lange, als Schiff und „Ladung ihrer gegenseitigen Verpflichtungen nicht entledigt sind."

Das Preußische Assekuranz-Recht sagt folgendes; Art 1825:

„Muß ein Schiff, wegen erhaltenen Lecks oder anderer Gefahr, „in einen Nothhafen einlaufen, so gehören alle Kosten des Ein- und

„Auslaufens, imgleichen der Unterhalt des Schiffs-Volkes während „des Aufenthaltes im Nothhafen, so wie die Hauer desselben, in so „fern ihr Betrag durch eine solche Verlängerung der Reise vermehrt „wird, zur großen Havarie.“

In den erst genannten drei Ländern werden daher das Kost- und Monatsgeld der Mannschaft, während des aus der Blockade entsprungenen Aufenthalts, ohne Weiteres in große Havarie vergütet, und in der Preußischen Verordnung liegt Nichts, das ihn von dieser Vergütung ausschließen könnte.

In Hamburg spricht eine vieljährige Praxis für die Aufnahme dieser Kosten in Havarie grosse, wie das Benecke in seinem vierten Bande p. 89 zugiebt. „In Hamburg“ — sagt er — „besteht der „Gebrauch, daß man Kost- und Monatsgeld, in allen Anhaltungs- „fällen von Schiff und Ladung, zur großen Havarie rechnet.“ Mannigfache Beispiele von der Prävalenz dieses Gebrauchs sind vorhanden, wenn auch nicht, außer dem genannten Schriftsteller, die anderen Hamburgischen Autoritäten, Jacobsen (in seinem Seerechte p. 490) Kleseker (in seinem Kapitel von der Havarie grosse p. 42 No. 12) und Langenbeck (p. 152, 169 und 199) mit dem Diöpachem an ihrer Spitze, über die Rechtmäßigkeit desselben mit einander einverstanden wären. Auch kommt der § 10 des Art. 9 Tit. XXI der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ der ganzen Frage sehr zu Hülfe, indem er „die Unkosten die bei extraordinairer Quarantaine und nicht zu vermeidenden Zufällen“ vorfallen, als zu der Mit-Einberechnung in Havarie grosse geeignet nennt, denn das Angehen eines Nothhafens, im Fall einer Blockade, gehört allerdings zu den unvermeidlichen Eventualitäten der Schiffahrt. Auch würde dieses ohne den folgenden Rechtsfall, der hier vor einem Jahre beendigt wurde, gar nicht in Frage gestellt worden sein. Daß dieser überhaupt stattfinden konnte, ist eine Merkwürdigkeit in der Handels-Geschichte Hamburg's neuerer Zeit.

Während der Elb-Blockade durch die Dänische Seemacht, die gegen das Ende des Jahres 1848 ihren Anfang nahm, erschien das in Havana mit Colonial-Producten beladene Russische Schiff J. H. Adami, Capitain Probst, nachdem es bei seinem Anlaufen in Cowes bereits erfahren hatte, daß die Elbe blockirt sei, an der Mündung derselben, wo es von der dort kreuzenden Dänischen Fregatte Thetis abgewiesen ward. Hierauf entschloß sich der Capitain Probst nach Emden zu gehen und dort die ihm nöthigen Instructionen abzuwarten.

Er wurde bald darauf beauftragt, nach Delfzyl zu gehen um dort seine Ladung zu löschen, welches auch, gegen Empfangnahme seiner Fracht, geschah. Nach erfolgter Abmachung der hieraus entstandenen allgemeinen Havarie, die sich auf $3^{41}/_{100}$ Procent belief, ward von den Herren J. Tesdorpf u. Sohn, wie von andern Betheiligten, der sie treffende Betrag von Bco.ℳ 190. 2 ß eingefordert, dessen Zahlung sie aber weigerten. Als es nun am 20 Februar 1850 vor dem Handels-Gericht zur Klage kam, wandten die Beklagten ein, daß in diesem Falle die nöthigen Requisite der Havarie grosse fehlten, die fraglichen Kosten seien nicht zur Rettung von Schiff und Ladung aufgewandt worden, keine durch eine gemeinschaftliche Gefahr herbeigeführte Nothwendigkeit vorhanden gewesen, noch könne von einem Nothhafen im üblichen Sinne der Havarie grosse die Rede sein, der Schiffer habe nur eine Verzögerung erlitten und die entstandenen Kosten für Monats- und Kostgeld der Mannschaft, seien nichts als partikular Havarie. Der Anwald des Klägers erwiederte, daß man die Begriffe der Erfordernisse einer Havarie dadurch verwirrt habe, daß eine Freiwilligkeit des Opfers erheischt worden sei, daß es eigentlich nur darauf ankomme, bei der von eiserner Nothwendigkeit bedingten Wahl eines aus zweien Uebeln, das kleinste zu wählen, und daß unter dieser Ansicht der Dinge, der Schiffer, anstatt in der Nordsee in der Erwartung der Aufhebung der Blockade, einstweilen herum zu kreuzen, wie man, im Widerspruch mit der gesunden Vernunft und mit einer geübten Erfahrung ihm habe zumuthen wollen, sich entschlossen habe, anstatt nach seinem Abladungs-Orte zurückzukehren, in den nächsten und convenabelsten Hafen, zum Frommen aller Interessen und zur Lösung der Aufgabe, Schiff und Ladung conjunctim dem Bestimmungshafen zuzuführen, einstweilen in einem Nothhafen die erforderlichen Instructionen abzuwarten. Mit großem Rechte ward hier besonders Gewicht auf die § 9 und 10 des Artikels 699 des Niederländischen „Wetboek van Koophandel“, den wir so eben und auch oben S. 575 gegeben haben, gelegt, welchem zufolge, Kost- und Monatsgelder der Mannschaft bei jeder Art von Aufenthalt in einem Nothhafen, in die große Havarie mit einzuberechnen blieben. Indessen entschied sich das Gericht (zweite Kammer) nach einer unbedeutenden Duplik des Anwald's der Beklagten, dennoch zu ihren Gunsten. Mittlerweile hatte der Anwald des Klägers, auf eine Dispache vom 21 Juli 1806 die Hand legen können. Dies war die Zeit, wo in Folge der Besitznahme Hamburg's durch die Französischen Truppen,

die Elbe von den Engländern blockirt war, und die Dispache betraf die Havarie des Brigschiffs Neptunus, welches von Liebau, durch den Schleswig-Holsteinischen Canal und zuletzt von Tönningen kommend, an der Mündung der Elbe von einem Englischen Kriegsschiffe nach Tönningen zurückgesandt wurde. Nach Aufhebung der Blockade am 3 Juni, ging das Schiff abermals ab und gelangte nach einem abermaligen Aufschub in der Elbe, endlich am 13 Juni vor die Pfähle des hiesigen Hafens. Der Betrag sämmtlicher Havarie-Unkosten war Ct.ℳ 1460. 15 ß, wovon mehr als die Hälfte, nämlich: Ct.ℳ 798. 2 ß aus den Kost- und Monatsgeldern der Mannschaft bestand. Nach diesem Beweis des in Hamburg seit längerer Zeit in dieser Hinsicht herrschenden Gebrauchs, hob die erste Kammer, am 25ten März des gedachten Jahres 1850, das Urtheil der zweiten einstweilen auf, und schickte die sämmtlichen Acten, mit den neuerdings vorgebrachten Pièces, an die zweite Kammer zur weiteren Entscheidung zurück, mit anderen Worten: setzte diese in die seltsame Lage, möglicherweise anerkennen zu müssen, sie könne sich geirrt haben. Durch ein am 18 Mai von der zweiten Kammer abgegebenes Erkenntniß, ward der Kläger aufgefordert, innerhalb vier Wochen den Beweis zu liefern, entweder, daß es in Hamburg Usance sei, alle in gutem Glauben und nach bester Ueberzeugung zum Nutzen des Ganzen, auch ohne Rücksicht auf die Abwendung einer bestimmten Gefahr, freiwillig aufgewandten außerordentlichen Kosten, in Havarie grosse zu bringen; oder auch, daß es in Hamburg Usanz sei, die durch das freiwillige Einlaufen und durch den Aufenthalt in einem fremden Hafen, nachdem das Schiff von dem blockirten Bestimmungshafen zurückgewiesen worden, entstandenen Kosten auch dann in Havarie grosse zu bringen, wenn keine Gefahr des Aufbringens für das Schiff vorhanden gewesen sei. Aber als die Sache vor die erste Kammer des Handels-Gerichts kam, hob diese am 1 Juli das zuletzt gegebene Erkenntniß der zweiten vom 18 Mai auf, und verurtheilte die Beklagten zur Bezahlung der libellirten Beo.ℳ 190. 2 ß nebst Zinsen und Kosten. Ungeachtet abermaligen Einspruchs der Beklagten, bestätigte das Ober-Gericht das Erkenntniß der ersten Kammer und die Verurtheilung der Beklagten. Somit ward das Bestehen des von Beuecke so bestimmt angezeigten Gebrauchs in Hamburg um so mehr erwiesen, da es auch aus dem Attest des jetzigen Dispacheurs erhellte, daß außer der oben erwähnten Dispache vom 21 Juli 1806 ihrer eine Menge ähnlicher zu jener Zeit ausgefertigt worden sind,

und da es weder behauptet noch weniger hat erwiesen werden können, daß irgend eine andere Aufmachung in dem langen Zwischenraum der beiden Blockaden von 1806 bis 1848 stattgefunden, und die Fortdauer des damaligen Gebrauchs bis zu unseren Tagen unterbrochen hätte.

Es existirte ehemals in Hamburg der Gebrauch, Kost- und Monatsgelder, welche nicht in eine auswärtige Havarie grosse Dispache aufgenommen worden waren, hier zu Lasten des Versicherers in die Havarie partikuliere Dispache zu bringen. Dieser Gebrauch ist aber durch den Art. 104 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Versicherungen" aufgehoben, und in diesem Falle also bezahlt sie der Rheder.

V. Kosten des Abwartens der Convoy, oder des Aufschubs durch Quarantaine u. s. w.

Die Kosten des Abwartens einer Convoy und die Zweckmäßigkeit des Abwartens selbst, sind durch die Nothwendigkeit bedingt, den Schutz derselben genießen zu müssen. Es liegt auf der Hand, daß wenn das Schiff segeln kann, ohne seine eigene Sicherheit und die seiner Ladung zu gefährden und ohne sich anderen Gefahren auszusetzen, als diejenigen sind, die, in Kriegszeiten, ein jedes Schiff läuft, so können die Kosten eines solchen Verzugs, der keinem nützlichen Zwecke entspricht und den keine unmittelbare und imminente Gefahr hervorruft, nimmer in Havarie grosse aufgenommen werden.

Wo aber eine Gefahr sich so drohender und imminenter Art gestaltet, daß der Schutz eines Kriegsschiffes für die Sicherheit der ganzen Unternehmung und der Verzug im Hafen bis dasselbe ankommen kann, durchaus nothwendig wird, da kann es nicht bezweifelt werden, daß Kost- und Monatsgeld der Mannschaft und alle übrigen, mit einem solchen Aufschub verknüpften Unkosten und Auslagen, den in dieser Materie herrschenden Grundsätzen gemäß, in Havarie grosse gebracht und vergütet werden müssen, da sie in der That außerordentliche Ausgaben sind, die man freiwillig als das einzige Mittel übernommen hat, um Schiff und Ladung von einer drohenden Gefahr zu befreien. (Bynkershoek, „Quaest. Priv. Juris." libr. IV c. 25, und auch Benecke's Principles of Indemnity etc. p. 235.)

Aus den verschiedenen, von Bynkershoek bei dieser Gelegenheit erzählten Fällen, können wir einen besonderen, den Raum hier nicht versagen, da er die Ansichten dieses Mannes, der selbst Mitglied des Holländischen Appellations-Gerichtes war, und noch heut zu Tage das Gewicht seiner Autorität behauptet, zu erkennen giebt. Hier ist er!

Zur Zeit eines Krieges zwischen Holland und Frankreich, wurde in Amsterdam ein Schiff angezeigt, das Fracht nach verschiedenen Italienischen Häfen einnehmen würde und suchte. Es war als ein Schiff beschrieben worden, daß mit 40 Kanonen, einem Kaperbriefe und mit der erforderlichen, tüchtigen Mannschaft versehen war. Außerdem ward auch angezeigt, daß es ohne Convoy segeln würde. Nachdem es seine volle Fracht erhalten hatte, segelte es unter Convoy eines Kriegsschiffes nach Portsmouth, aber ungeachtet andere Schiffe von dort ohne irgend einen Schutz weiter gingen, so erwartete es daselbst ein ganzes Jahr die erforderliche Convoy, und ging zuletzt unter dem Schutz derselben nach Cadix ab. Hier wartete es abermals ein ganzes Jahr auf eine neue Convoy, um in Begleitung eines Kriegsschiffes nach dem Mittelländischen Meere gehen zu können. Als es zuletzt dasselbe gefunden und seine Reise vollendet hatte, forderte der Capitain einen Havarie-Beitrag für die Kosten des Verzugs, welche nach zwei Jahren, für Kost- und Monatsgeld zu einer beträchtlichen Summe angewachsen waren. Das Seegericht erkannte zu seinen Gunsten; aber im Appellationshofe ward dies Urtheil umgestoßen, bis es zuletzt vom Obergericht, ganz gegen die Ansicht des Verfassers, der, wie gesagt, ein Mitglied desselben war, bestätigt ward. Bynkershoek's Haupt-Argumente für diese Meinungs-Verschiedenheit waren, daß der Capitain allerdings Entschädigung für den Versuch fordern kann, einer wirklichen und imminenten Gefahr auszuweichen, daß aber eine gewöhnliche Kriegsgefahr eben so wenig als solche angesehen werden kann, als die Gefahr einer Weiterreise, und daß kein Capitain, der den Winter in einem Hafen zubringt, um mit desto größerer Sicherheit seine Reise fortsetzen zu können, Anspruch auf Ersatz für den Aufschub machen könne, oder denselben erhalten habe; daß das Schiff hinlänglich bemannt und bewaffnet war, um es mit zweien Kapern aufnehmen zu können, daß es überdies ohne Convoy zu segeln sich anheischig gemacht hatte, in Folge dessen die Ablader gezwungen gewesen wären, eine höhere Prämie zu bezahlen, und daß eben dieser eingegangenen Verpflichtung wegen, der Capitain vielmehr gebunden wäre, die Eigenthümer der Waaren für den Aufschub und die unver-

meidliche Verschlechterung der Waare in dem langen Zeitraum zu entschädigen.

Es läßt sich gegen die gesunde Logik dieser Argumente nichts einwenden; aber obgleich Benecke die Ansicht festhält, daß der Capitain, wenn er auch nicht gerechtfertigt sein kann, sich in einen kostspieligen Aufschub einzulassen, um eine Convoy zu erwarten, dennoch, auf Unkosten aller Betheiligten, eine Gelegenheit wahrnehmen könnte, um unter einem gewissen Schutz zu segeln, zumal wenn er von der Kriegsgefahr erst während der Reise Kenntniß erhalten hätte, so sind wir dessen ungeachtet der Meinung, daß Bynkershoek, in dem eben erwähnten Falle die Sache aus dem richtigen Gesichtspunkte aufgefaßt und beurtheilt, und daß der Capitain dieselbe mit einer verdächtigen Hingebung behandelt hatte. Daß er auf länger als zwei Jahre seinen Lohn ohne Gefahr, und in dem sichersten Gewässer in der Welt, — einem Hafen, gesichert hatte, kann nicht bezweifelt werden — eine Berechnung, von der es sich voraussetzen läßt, daß sie einem Holländischen Schiffer der damaligen Zeit eben so wenig entgangen sein würde, als einem Amerikanischen der unsrigen.

Wenn eine Quarantaine im gewöhnlichen Verlauf oder bei der Beendigung einer Reise stattfindet, wie z. B. in Livorno, wo das Schiff sich nach dem Lazaretto begiebt, und verfängliche Güter dort ausgeladen und aufbewahrt werden, bis die Quarantaine ihr Ende erreicht, da können die daraus entspringenden Kosten nicht in Havarie grosse gebracht werden. Hier findet weder die Nothwendigkeit gewisser Opfer noch unvermeidlicher Ausgaben zum gemeinsamen Besten statt, und diese Kosten müssen aus der Fracht bezahlt werden.

In Hamburg allein — so viel wir haben ersehen können — werden die Unkosten einer extraordinairen Quarantaine und „nicht zu „vermeidender Zufälle“ — in Havarie grosse gebracht, wie es die „Hamburgische Assekuranz- und Havarey-Ordnung“ (Tit. XXI Art. 9 § 10) vorschreibt.

Desgleichen werden die Kost- und Monatsgelder der Mannschaft nicht in Havarie grosse vergütet, wenn das Schiff, im gewöhnlichen Verlauf der Reise, in irgend einem Hafen einfriert, wo es sich zufällig befinden mag, oder wenn es, des schwimmenden Eises wegen, in einen Strom oder Hafen nicht eingehen kann, und sich nothgedrungen nach einem anderen begiebt, um dort zu überwintern. (Siehe Benecke's „Principles of Indemnity p. 214, auch Phillips Vol. II p. 116.) Wenn aber ein Schiff, zum Besten der allgemeinen Sicher-

heit, sich der erforderlichen Reparaturen wegen, in einen Nothhafen begiebt, dort einfriert und überwintert, so gehört, nach dem Gebrauch der Vereinigten Staaten, die durch diesen Aufschub veranlaßte Vermehrung der Kost- und Monatsgelder der Mannschaft, unbezweifelt zur Havarie grosse, (siehe Phillips, ibid. p. 117) in England aber würde, wie Benecke vermeint, dies nur dann zugestanden werden können, wenn der Schaden, um dessen Ausbesserung willen das Schiff einen Nothhafen sucht, an sich selbst als ein allgemeiner Havarie-Schaden betrachtet werden kann. (Principles of Indemnity etc., p. 214.) Diese Ansicht Benecke's, aus seiner Erfahrung ähnlicher Fälle geschöpft, hat unter seinen damaligen Collegen im Lloyd's keinen Widerspruch gefunden, und ist seitdem als Regel adoptirt worden. In Hamburg würden im angeführten Falle nur die Kost- und Monatsgelder, während der Dauer der Reparatur, in Havarie grosse aufgenommen werden, die durch das Einfrieren aber entstandene Vermehrung derselben, nur der Rhederei zu belassen sein.

VII. Auslagen für Dienste zum gemeinsamen Besten.

Alle Dienste, welche unter außerordentlichen Umständen, zum gemeinsamen Besten und zur Abwendung einer ungewöhnlichen, Schiff und Ladung gleich bedrohenden Gefahr geleistet und von dem Rheder bezahlt werden, gehören zur Havarie grosse. Wenn aber dergleichen Dienste zum ausschließlichen Nutzen und Besten des Schiffes allein, oder auch der Ladung allein angesprochen und gebraucht werden, so sind die damit verknüpften Kosten zu keiner Aufnahme in Havarie grosse berechtigt.

Nach Stevens (siehe sein „Essay on average" p. 25. Edit. 15) und auch Benecke zufolge (siehe „Principles of Indemnity" etc. p. 230) wird das Bergelohn, welches Kriegsschiffen zufällt, um ein Schiff und dessen Ladung von einer Nehmung zu befreien und das, welches anderen Schiffen bezahlt wird, um das Nothleidende vom Schiffbruch zu retten, in Havarie grosse vergütet. Durch das 43ste Statut Georg's III. c. 160 § 39, ist das Bergelohn, welches Königlich Britischen Kriegsschiffen für die Wiedernehmung Britischen Eigenthums bezahlt wird, auf ein Achtheil, und für Privat-Kriegsfahrzeuge, auf ein

Gesellschaft des wahren Werths des so wiedergenommenen Eigenthums festgesetzt. In Frankreich wird dem Wiedernehmer einer Prise, ein Drittheil des Werthes des Eigenthums zugestanden.

Zur Havarie grosse gehören ebenfalls in England, wie in den Vereinigten Staaten der Lohn aller Hülfsarbeiten, die zum Auspumpen eines Schiffes genommen werden, das plötzlich leck geworden ist. (Siehe, England betreffend, den Fall von Birkley v. Presgrave, 1 East. 219 und in Betreff der Vereinigten Staaten, Phillips, Vol. II p. 110.) Aber die Kosten der Hauer für Extra-Arbeiten, an Stelle der Matrosen, werden nicht vergütet, eben so wenig die Belohnungen, welche den Seeleuten als Ermunterung zur Erfüllung ihrer Pflicht, versprochen werden, denn einer Entscheidung gemäß, die in dem Rechtsfall von Harris v. Wilson (siehe Peake's Nisi Prius. C. 72) abgegeben ward, ist ein solches Versprechen null und nichtig.

In den meisten Fällen einer Strandung läuft das Schiff Gefahr gänzlich verloren zu gehen, wofern nicht augenblicklich unmittelbare Maßregeln zu dessen Erhaltung getroffen werden, entweder durch Löschung seiner Ladung, um es zu erleichtern, oder mittelst Bojen u. s. w., um es sammt der Ladung ab, und wieder zum Schwimmen zu bringen. Die Belohnung, welche der Rheder für Dienste dieser Art zu bezahlen hat, wird in Havarie grosse allemal vergütet, in so fern es sich klar herausstellt, daß diese Auslage zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung gemacht worden sei, welches unbedingt der Fall sein würde, wenn sie beide einer gemeinsamen Gefahr ausgesetzt wären und durch die zu ihrer Erlösung von derselben getroffenen Maßregeln davon befreit und gerettet würden. Wenn aber die Sicherheit des Schiffs durchaus hoffnungslos, für die Ladung aber keine weitere Gefahr zu befürchten ist, so kann in dieser Hinsicht kein Anspruch auf Vergütung gemacht werden. Desgleichen, wenn das Schiff hoch und trocken auf das Ufer getrieben worden und alle Aussicht verschwunden ist, dasselbe wieder abbringen und flott machen zu können, so können die Kosten der Entlöschung der Ladung, die dem Schiffe nichts fruchten kann, noch die Kosten des Ausgrabens des Schiffes, die von keinem Nutzen für die Ladung sind, nicht in Havarie grosse vergütet werden. Dies gilt auch in dem Falle, wo das Schiff sich nach der Strandung in einer hoffnungslosen Lage befindet, die ganze Ladung aber gelöscht wird, ohne das Schiff dadurch wieder flott machen zu können. Es kann, nach demselben Grundsatze, das Schiff nicht zu den Kosten der Löschung der Ladung, noch die Ladung zu den Kosten des nachherigen

Abbringens des Schiffes contribuiren. Dies ist allgemein anerkannt, von Benecke (siehe Principles of Indemnity, etc. p. 215, 216 und 217), von Phillips (siehe Vol. II p. 97) und von Jacobsen in seinem Seerechte (siehe Buch IV Kap. 2). Hieraus möchte man geneigt sein, die drei folgenden, praktischen Regeln, hinsichtlich des Wiederflottmachens des Schiffes, als allgemein geltende anzunehmen, wenn nicht die zweite einem offenbaren Widerspruch die Thür öffnete. Die erste dieser Regeln ist, daß dergleichen Regeln allemal in Havarie grosse zu berechnen sind, wenn das Schiff beim Eingang in einen Nothhafen auf den Grund geräth; — denn in diesem Falle sind Schiff und Ladung gleichermaßen in Gefahr, und diese Ausgaben sind die unvermeidlichen Folgen der Maßregeln, die zum gemeinsamen Besten getroffen werden. (Siehe Stevens, on Average p. 22 Edit. 5.)

Die zweite wäre, daß diese Auslagen niemals zur Havarie grosse gehören können, wenn das Schiff beim Eingehen in seinen Bestimmungshafen strandet, weil in diesem Falle es so angesehen werden müßte, daß die Ladung niemals einer wirklichen Gefahr ausgesetzt sein könnte. Diese, von Stevens als unfehlbar angenommene Regel ist aber mit der allgemein herrschenden Praxis in offenbarem Widerspruch, denn Kosten, die zur Rettung des Ganzen aufgewandt werden, wie das hier offenbar der Fall sein würde, sind immer und unter allen Bedingungen Havarie grosse.

Drittens. Wenn ein Schiff im Verlauf seiner Reise zufällig strandet, und ohne Löschung der Ladung wieder abgebracht wird, so daß es seine Reise weiter fortsetzen kann, so gehören die zu diesem Behuf gemachten Kosten zur Havarie grosse. (Siehe Phillips, Vol. II p. 97.)

VII. Kosten der Ranzionirung von Kapern, und die Erhebung von Geldern in der Fremde.

Wir haben schon Gelegenheit gehabt, zu erwähnen, daß die Englischen Gesetze, in Folge des 43sten Statuts Georg III c. 72 §§ 16 und 17 die Zahlung einer Ranzion an den Feind ausdrücklich verbieten. Dies Verbot gilt aber nur in Hinsicht der Feinde des Landes und erstreckt sich nicht auf See-Räuber und Plünderer. Lord

Entscheidung zufolge, herrscht kein Zweifel darüber, daß alles Geld, das diesen von dem Schiffer ausbezahlt werden dürfte, um ihnen Schiff und den Rest der Ladung aus den Händen zu nehmen und zu befreien, in Havarie grosse mit einzurechnen ist. (Siehe Lord Tenterden's Treatise on the Law of Shipping, Chap. X p. 477. Edit. 8.)

Auch ist irgend ein zwischen Neutralen und Kriegführenden zu diesem Behuf geschlossener Vertrag, ein gesetzlicher, und dem zur Erfüllung desselben ausgelegten Gelde, kann die Aufnahme in Havarie grosse nicht verweigert werden. (Siehe Stevens, on Average p. 26.) Desgleichen gehören zur Havarie grosse alle mit der Erhebung von Geldern, Behufs unvermeidlicher Havarie-Auslagen im Auslande verknüpften Kosten. Wenn zu diesem Zwecke das nöthige Geld durch des Schiffers Wechsel auf seine Rheder ermittelt wird, so wird in die Berechnung der Havarie grosse jeder Verlust durch Cours-Unterschied, Interessen oder Disconto aufgenommen. (Siehe Stevens, ibid. p. 27 und Phillips Vol. II p. 130 und 131.)

Nach denselben Grundsätzen müssen auch die maritimen Interessen einer auf Bodmerei erhobenen Geldsumme zu dem Kapitel geschlagen und in Havarie grosse gerechnet werden. Hierüber sind Stevens und Benecke einverstanden. Siehe den ersteren p. 27 und des letzteren: „Principles of Indemnity" etc. p. 283. Aber eine Verschiedenheit der Ansichten, herrscht zwischen Benecke und Phillips über die Frage, ob die Versicherungs-Prämie, der zu Havarie-Zwecken vorgeschossenen Gelder, in Havarie grosse mit eingebracht werden könne oder nicht — der erstere erklärt sich dafür, der letztere dagegen, und das Recht scheint uns auf der Seite des letzteren zu liegen. Denn offenbar ist es des Darleihers Sache, darauf zu sehen, daß die Sicherheit seines Vorschusses keine Gefahr laufe, mag das Havarie-Reglement ausfallen wie es wolle. Die Kosten der Versicherung können in die Bodmerei-Prämie mit eingeschlossen, oder durch die Stipulation eines festen Courses vergütet werden. (Siehe Phillips, Vol. II p. 133.) Es kommt also hiebei wesentlich darauf an, ob die zur Abbezahlung des geleisteten Vorschusses eingegangene Summe, irgend eine Prämie für die von dem Darleiher übernommene Gefahr in sich begriff oder nicht. Im bejahenden Fall kann natürlich von der Vergütung der Versicherungskosten nicht die Rede sein. Dagegen müßten, wenn das Geld frei von allen interessirten Nebenrücksichten hergegeben worden, diese Kosten in Havarie grosse vergütet werden.

In Hamburg iſt laut dem Art. 116 des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Verſicherungen u. ſ. w.“ (ſiehe den Anhang S 82) der Verſicherte verpflichtet, die Havarie-Gelder auf Koſten und Gefahr ſeines Verſicherers verſichern zu laſſen, wenn der Letztere ſich nicht ausdrücklich zur Uebernahme derſelben bereit erklärt, und wird die dafür verausgabte Aſſekuranz-Prämie, natürlich pro rata mit in Havarie groſſe aufgenommen.

Zweites Kapitel.

Die Aufmachung der großen Havarie.

Die Aufmachung der großen oder allgemeinen Havarie (von den Engländern: „adjustment of general average," von den Franzosen: „réglement d'avarie commune" genannt) besteht in der Schätzung der zu vergütenden Verluste und in der Bestimmung des Verhältnisses, nach welchem der Beitrag der verschiedenen Contribuenten zu diesem gemeinschaftlichen Ersatz erfolgen soll.

Welche Art die Schäden oder Verluste sein müssen, die auf eine solche Vergütung Ansprüche besitzen, das haben wir in dem vorangehenden Kapitel gezeigt. Unsere nächste Aufgabe ist nun

1) die Schätzung eben dieser Schäden oder Verluste, deren Vergütung einen allgemeinen Beitrag von den Mit-Interessenten des Schiffs und der Ladung erheischt. Der Leser wird sich erinnern, daß ihr Ursprung doppelter Art ist, entweder haben die Opfer eines Theils der Ladung, der Schiffsgeräthschaften u. s. w., oder anderer Seits, unvermeidliche Ausgaben, beides zum gemeinsamen Besten, dazu die Veranlassung gegeben. Vorausgesetzt, daß es mit dem Factum, aus dem die letzteren geflossen sind, seine Richtigkeit habe, ihr wirklicher Betrag hinlänglich erwiesen und keinem Zweifel unterworfen bleibt, so kann hiebei von keiner besonderen Berechnung die Rede sein. Aber in Hinsicht des geopferten Eigenthums, muß jede Berechnung von der Regel ausgehen, daß der Zweck der Vergütung darin besteht, den Eigenthümern gerade in die Lage zurück zu versetzen, in der er sich befunden haben würde, wenn nicht sein Eigenthum, sondern das eines Anderen das Opfer der Nothwendigkeit geworden wäre. Diesem Grundsatze gemäß, wird es unter allen Umständen möglich, mit an-

näherender Genauigkeit den Betrag der zu machenden Vergütung zu bestimmen. So kann man zum Beispiel beim Werfen, welches unter allen Opfern einer unbezweifelten Nothwendigkeit obenansteht, nicht sicherer gehen, als wenn man die über Bord geworfenen oder sonst geopferten Güter so betrachtet, als ob sie an Bord geblieben wären, und diesen Massstab bei der Schätzung des Schadens in die Hand nimmt. Hiebei muß man jedoch die besonderen Umstände nicht übersehen, deren Einfluß den Gesichtspunkt bedingt, von welchem diese Schätzung ausgehen soll. Es sind fünf Fälle, welche nach geschehener Werfung eintreten können, und zwar diese: das Schiff erreicht seinen Bestimmungsort, oder es erreicht ihn nicht und muß in einem Nothhafen löschen, oder es erreicht ihn mit einer total beschädigten Ladung, oder es kehrt nach seinem Abgangshafen zurück, oder endlich, es geht total verloren. Nehmen wir jetzt den ersten der genannten Fälle an, wo das Schiff glücklich, mit seiner Ladung in gutem Zustande, in seinem Bestimmungshafen ankommt. Hier ist nichts natürlicher, als daß die über Bord geworfenen Güter nach dem Netto-Preise vergütet werden, den man dafür gegeben haben würde, minus die Fracht, wenn diese nicht von dem Einsprechenden bezahlt, sondern in Havarie grosse zu Gunsten des Capitains vergütet wurde. Der Eigenthümer der geopferten Güter muß dann selbst sowohl zu dem Verluste contribuiren, als derjenige, dessen Güter gerettet wurden. Auf diese Weise geschieht den Eigenthümern der übrigen kein Unrecht, selbst wenn der Preis der geopferten Güter höher sein sollte, als der dafür bezahlte, denn gerade so viel ist wirklich geopfert worden, als es würde eben so ungerecht sein, ihn dieses Vortheils zu berauben, als wenn man ihn um seine ganze Ausfuhr bringen wollte. Auch würde er keine Ursache haben zu klagen, wenn in Folge eines Falles des Marktes ihm weniger vergütet würde, als er dafür gegeben hat, denn mit dem empfangenen Betrag kann er dieselbe Art von Gütern wieder einkaufen, und sich auf diese Weise wieder in die Lage bringen, in der er sich befunden haben würde, wenn seine Güter nicht geopfert worden wären.

Die Vorschriften des römischen Gesetzes, so wie die des Consolato del mare über diesen Punkt, sind sehr unvollkommen, es ist, zum Beispiel, nicht wohl begreiflich, warum das letztere, in Betreff der geworfenen Güter, einen Unterschied in der Vergütung ihres Werthes zwischen denen macht, die in der ersten Hälfte der Reise und denen die während der letzten Hälfte derselben geworfen worden sind.

festsetzt, daß die ersteren nach dem wirklichen Einkaufs-Preise im Abladungshafen, und die letzteren nach dem Preise vergütet werden sollen, den man am Bestimmungsorte dafür gegeben haben würde. Jahrelang soll diese absurde Regel in England gegolten haben, und in Holland war sie, bis zur Einführung des Französischen „Code de Commerce," an der Tages-Ordnung — in Schweden und Dänemark ist sie es noch. (Siehe die Schwedische Havarie-Ordnung, Art. V 2, § 2, und die Copenhagener, Art. XI.)

Die tägliche Praxis in England hat es dort zur Regel gemacht, daß Ersatz für geworfene Güter nach dem Werth gestattet wird, den sie am Bestimmungsort gehabt haben würden, nach Abzug der Fracht, Zollgebühren und anderer Unkosten.

Der Art. 415 des Französischen „Code de Commerce" sagt: „Die Güter werden nach dem Preis-Courant des Löschplatzes geschätzt; „ihre Qualität muß aus dem Connossemente und der Factur erwiesen „werden, wenn eine da ist."

In Hamburg, nach dem Art. 8 Tit. XII der „Assecuranz- und Havarie-Ordnung" soll bei der Eintheilung der großen Havarie, „das Gut nach der Einkaufs-Rechnung mit den beigefügten Unkosten „bis an Bord des Schiffs, jedoch ohne die Prämien, gerechnet wer„den." Hierin ist man von dem „Revidirten Hanseatischen Seerecht" und den Statuten abgewichen, welche in jedem Falle die Vergütung nach dem Preise am Bestimmungsorte vorschreiben. (Siehe Tit. VIII Art. 1 und Stadtbuch, Tit. XVI Art. 2.)

Das Preußische Assecuranz-Recht enthält in Betreff des Wurfes folgende Vorschriften: § 1861. „Der Werth verlorener Waaren „wird nach dem competenten Markt-Preise am Löschungsorte, zur Zeit „der Lösung angeschlagen." § 1862. „Davon sind jedoch die kleine „Havarie, die Ausladungskosten und andere Ungelder abzuziehen, „welche von der Waare, wenn sie wirklich angekommen wäre, hätten „entrichtet werden müssen." § 1863. „Die Fracht hingegen, wenn „sie dem Schiffer bezahlt werden muß, kommt nicht in Abzug." § 1864. „Sind die verlorenen Waaren, zur Zeit des Havarie-Falles, durch „Seesturz oder anderen Zufall schon beschädigt gewesen, so werden sie „nur nach dem Werthe, den sie bei dem Verluste wirklich noch hatten, „vergütet."

Im Holländischen „Wetboek van Koophandel," stipulirt der Art. 720 folgendes: „Die geworfenen Waaren werden nach dem „courrenten Preise am Löschplatze des Schiffes, unter Abzug der Fracht,

der Zollgebühren und anderer gewöhnlichen Unkosten geschätzt, ihre „Natur und Qualität werden den Conossementen, Facturen und an„deren Belegen gemäß geschätzt.“

Im Spanischen Handelsgesetzbuch heißt es Art. 948: „Die „verlornen Waaren werden geschätzt nach dem laufenden Preise, den „sie im Löschplatze gelten würden, vorausgesetzt daß die Art und „Qualität derselben aus den Conossementen zu ersehen ist. — Ist das „nicht der Fall, so wird die Einkaufs-Rechnung im Abgangs-Platze „zum Maßstabe genommen, und dazu der Betrag der nachherigen „Kosten und Fracht geschlagen.“

Die Verfügungen des Portugiesischen Codigo Commercial Art. 1813, sind ganz gleichlautend mit dem oben citirten Artikel 415 des Französischen „Code de Commerce.“

In den „Neubearbeiteten Bedingungen der Bremen'schen Versicherungs-Gesellschaften“ § 23. findet sich in Hinsicht des aufgeopferten Theiles der Ladung die Verfügung, daß er nach dem Kosten-Werthe angenommen werden soll, „worunter der zu vergütende „Betrag verstanden wird, wofür er mit gehöriger Kürzung gewöhn„licher Unkosten, und der ebenfalls zu erstattenden Fracht, verkauft „werden kann.“

In der vom König, unterm 2 April 1850 confirmirten Convention für die „Copenhagener See-Assekuranz-Kompagnie“ befindet sich in Betreff des Wurfes folgender Art. 220: „Das zum gemein„samen Besten geworfene, auf andere Weise geopferte oder verlorene „Gut, wird in allgemeiner Havarie nach dem Werth am Bestimmungs„orte, bei Ankunft des Schiffes, oder, wenn das übrige Gut nicht „dahin gelangt, nach dem Werthe an dem Orte, wo die Reise endet, „und das gerettete Gut gelöscht oder geborgen wird, vergütet, — in „beiden Fällen unter Abzug der Fracht, Zoll und anderer Kosten, „welche, wenn das Gut nicht aufgeopfert worden wäre, am angeführ„ten Orte davon hätte gelöst werden können, und der Verlust wird „dann nach diesem Preise vergütet. Kann an dem erwähnten Orte „kein Werth für das verlorene Gut ermittelt werden, so wird ange„nommen, daß es den am Abgangshafen gangbaren Werth gehabt „habe.“

Aus allen diesen verschiedenen Verordnungen erhellt, daß überall, nur in Hamburg nicht, die Vergütung der geworfenen Güter nach dem Werthe geschieht, den sie bei glücklicher Ankunft an ihrem Bestimmungsorte, Fracht, Zoll und Unkosten gehabt haben würden, daß aber in

Hamburg die Factur und der Einkaufs-Preis als Regel der Vergütung des zu ersetzenden Werthes gilt.

Zweiter Fall. (Wenn nach dem Wurfe das Schiff seinen Bestimmungshafen nicht erreicht, und die Ladung, aus irgend einer Ursache, in einem Zwischenhafen verkauft werden muß, so würde die gerechteste Schätzung der über Bord geworfenen Güter wohl darin bestehen, den Werth anzunehmen der dort daraus hätte gelöst werden können; der Eigenthümer würde sich dann gerade in der nämlichen Lage befinden, als wenn andere Güter an der Stelle der seinigen geworfen worden wären. Es ist hier kein Grund vorhanden, um die Bestimmung des Werthes nach dem Einkaufs-Preise zu regeln, ausgenommen, wo dies durch gesetzliche Vorschriften geboten oder wenn keine Möglichkeit da ist, den Preis zu bestimmen, der aus den Gütern hätte gelöst werden können.

Dritter Fall, der sich dem vorhergehenden anschließt: wo das Schiff mit einer total beschädigten Ladung seinen Bestimmungsort erreicht, und die geworfenen Güter eine gleiche Beschädigung erlitten haben würden, wären sie an Bord geblieben. Hier würde es billig sein, den geworfenen Gütern den Werth beizumessen, den man nach Abzug der Fracht, aus denselben in ihrem beschädigten Zustande gelöst haben würde. (Siehe Benecke's „Principles of Indemnity," p. [illegible].) Mit dieser Regel ist Phillips (siehe Vol. II p. 137) nicht einverstanden, und zwar nur der practischen Schwierigkeit ihrer Anwendung wegen. Sie stimmt jedoch ganz mit den Regeln der früheren Seerechte überein, denen zufolge, die geworfenen Güter nach dem Werthe bezahlt werden mußten, den man aus den übrigen, damals am Bord gebliebenen Gütern, bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen lösen könnte. Der Betrag des dem Schiffe oder den Gütern durch die Werfung zugefügten Schadens, wird bei der Abmachung dadurch bestimmt, daß man das Netto-Product derselben in ihrem beschädigten Zustande von dem Netto-Provenü abzieht, das man, wären sie gesund geblieben, dafür erhalten haben würde. (Siehe Benecke, ibid. p. 292.) Wenn die geworfenen Güter zu der Gattung derer gehörten, die dem Bruche oder der Leccage ausgesetzt sind, so, vermeint Phillips, müßte die übliche Leccage oder der übliche Bruch von dem Werthe abgezogen werden, den man ihnen Behufs der sie betreffenden Contributiva geben würde. Wo man zum Wiederbesitz der geworfenen Güter vor Abmachung der Havarie gelangt, da ist der Betrag, zu dessen Vergütung ihrentwegen contribuirt werden soll, so viel, als

der Betrag des Schadens, der ihnen durch die Werfung zugefügt worden ist, mit Zuschlag der dabei vorgefallenen Unkosten. Nach allem Emerigon (in seinem Chapt. XII Sect. 40 p. 697 seines ersten Bandes) bestimmt dies, sondern auch dem Französischen „Code de Commerce“ zufolge, siehe Art. 429, gilt für den Fall, wo die Güter nach erfolgter Abmachung wieder erlangt werden, folgendes als Regel: „Wenn nach Abmachung der Havarie, die Eigenthümer der geworfenen Güter dieselben wieder erlangen, so sind sie gehalten, dem Capitain und den übrigen Interessenten das zurückzugeben, was sie durch Contribution dafür erhalten haben, nach Abzug des durch den Wurf ihnen zugefügten Schadens und der zu ihrer Wiedererlangung gemachten Kosten.“

Vierter Fall, wo das Schiff unferne seines Abgangshafen zu werfen und dann dahin zurückzukehren oder in einen benachbarten Hafen einzulaufen gezwungen wird — (in welchem Falle die Aufmachung der Havarie im Abgangshafen geschehen müßte) würde es am ungemessensten sein, die geworfenen Güter durch andere von derselben Art und Güte zu ersetzen, damit weder Fracht noch gehoffter Gewinn verloren gingen. Die Vergütung von Havarie grosse muß für den ausgelegten Werth nebst Unkosten geschehen, die Havarie aber nicht mit einbegriffen werden, denn diese geht nicht verloren. Wenn aber die Güter auf diese Weise nicht ersetzt werden können, entweder weil sie nicht mehr zu haben sind, oder weil es den Zoll-Reglements zuwider ist, oder weil das Schiff nicht aufgehalten werden kann, da kein anderer Weg, (wenn die Havarie grosse im Abgangshafen aufgemacht werden soll) als sie nach dem Factur-Werth, mit Zuschlag der Einschiffungs- und anderer Kosten und der Assekuranz-Prämie zu berechnen. Allerdings würde der Eigenthümer den gehofften Gewinn verlieren, aber auf der anderen Seite würde er sein Geld unmittelbar wieder erhalten, und seine Entschädigung würde nicht von dem künftigen Schicksal des Schiffes, noch von einer entfernten Aufmachung der Havarie in einem entlegenen Hafen abhängen.

Fünfter Fall, wo das Schiff nach geschehenem Wurfe oder anderen freiwilligen Opfern von Ankern, Masten u. s. w.) sammt seiner Ladung gänzlich zu Grunde geht. Hier kann von keinem Beitrag zur Havarie die Rede sein, weil diese Gegenstände, wollten sie am Bord geblieben, eben so wohl als der Rest verloren gegangen sein würden, so daß die Lage des Eigenthümers unter allen Umständen dieselbe geblieben wäre.

Aus eben diesem Grunde, vermeint Benecke, kann auch der Eigenthümer der über Bord geworfenen Gütern, nie zu einer Forderung auf Ersatz des Ganzen berechtigt sein, wenn ein Theil der am Bord gebliebenen Güter bei dem Werfen beschädigt wird, oder wenn ein Theil der geborgenen Güter späterhin beschädigt oder gänzlich vernichtet wird, mag das Schiff seinen Bestimmungshafen erreichen oder nicht, und zwar aus dem Grunde, daß er dann durch das Werfen einen Vortheil auf Unkosten der übrigen Interessenten genießen würde. Für den so verlorenen Theil, hätte kein Wurf stattgefunden, ist er zu keinem Ersatz berechtigt, sondern nur für den Theil, der wahrscheinlich hätte gerettet werden können. Die Regel also, die in Fällen dieser Art zu beobachten bleibt ist diese: So wie der volle Werth dessen, das zur Havarie grosse contribuirt haben würde, wenn alles gerettet worden wäre, weniger die Unkosten, sich zu dem wirklich geretteten Theile verhält, so verhält sich der volle Werth der geopferten Güter zu der Entschädigung, welche ihrem Eigenthümer nach dem Unglücksfalle zukommt. Zu dieser wird er selbst für den Belauf der ihm gewordenen Entschädigung zu contribuiren haben — mit anderen Worten: der Eigner der geworfenen Güter ist zu so vielen Procenten von dem geretteten Werthe berechtigt, als er erhalten haben würde, wenn das Ganze gerettet worden wäre.

Auf diese Weise contribuirt nur das, was wirklich gerettet worden ist, und die Eigenthümer der geretteten Güter haben durchaus keine gemeinschaftliche Verbindlichkeit gegen den Eigenthümer der über Bord geworfenen Güter; auch hat der letztere nichts von dem Eigenthümer der Güter zu fordern, welche nach dem Wurfe total verloren gehen möchten. Dieser Regel, die logischer Weise aus der Natur der ganzen Sache fließt, müßte überall gehorcht werden, wo die Gesetze darüber schweigen.

Auch läßt sich dieselbe auf die Fracht der über Bord geworfenen Güter anwenden. Wenn ein Theil, der dem Werfen entgangenen Güter, später total verloren geht (nicht beschädigt wird) so kann der Rheder keine Fracht für das Ganze der geopferten Güter fordern, sondern nur für einen verhältnißmäßigen Theil derselben, wie sich das folgendermaßen aus der Regel ergiebt, daß die geopferten Artikel in dem Lichte zu betrachten sind, als ob sie an Bord geblieben wären. — Die Fracht, welche durch Contribution in Havarie für die über Bord geworfenen Güter zu vergüten bleibt, ist allemal die Beurtheilungsfracht, welche sie bei glücklicher Ankunft hätten bezahlen müssen.

(Siehe Stevenson, Averages, p. 20. Emerigon, Traité des Assurances, Vol. II. p. 182).

Der französische Code de Commerce, Art. 424, enthält folgende Vorschrift: „Wenn das Schiff durch das Werfen gerettet wird, und wenn es dann auf der Fortsetzung seiner Reise verloren geht, so contribuiren die geretteten Güter zu dem Wurfe, im Verhältniß zu ihrem Werthe in dem Zustande, worin sie sich befinden, nach Abzug der Bergungskosten." Bei Gelegenheit dieses ähnlichen Paragraphs, der sich in dem „Ordonnance" Tit. de Jet, Art. 16 findet, bemerkt Emerigon, daß alle, zum gemeinen Besten geworfene, verkaufte oder sonst alienirte Güter so betrachtet werden müssen, als wenn sie am Bord geblieben wären, woraus es sich offenbar ergiebt, daß nur der erwähnte Theil des Wurfes zu einer Vergütung in Havarie grosse berechtigt sein kann.

Der Portugiesische „Codigo Commercial" hat diesen Artikel buchstäblich unter Nro. 1660 aufgenommen.

Das Holländische „Wetboek van Koophandel" bestimmt in seinem Art. 735: „Wenn das Schiff durch das Werfen der Güter oder durch das Kappen der Gerüthschaften gerettet wird, nachher aber auf der Fortsetzung seiner Reise verloren geht, so contribuiren nur die geretteten Güter zum Wurfe, im Verhältniß des Werthes, den sie sodann haben werden, nach Abzug der Bergungskosten." Auch diese Vorschrift ist, wie wir bemerken werden, ähnlich mit dem Artikel 424 des Französischen Code de Commerce.

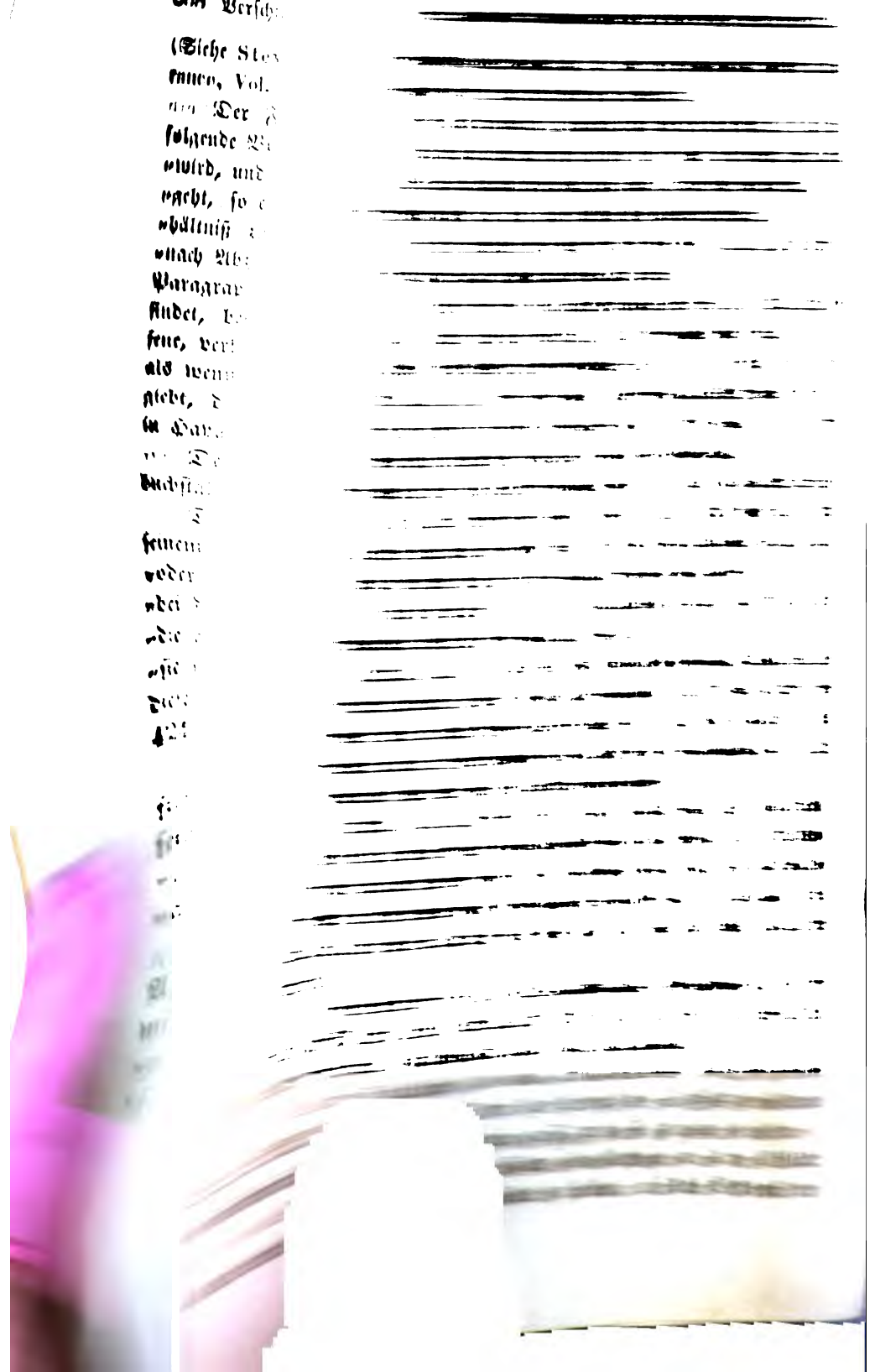
Das Spanische Handelsgesetzbuch weicht von diesen Verfügungen ganz und gar ab, und sagt, in schroffem Widerspruche mit seinem Art. 860: „Die geworfenen Güter sollen nicht zur Zahlung der großen Havarie beitragen, die für die geretteten Güter aus einer anderen und späteren Gefahr entstehet."

In den beiden hierauf bezüglichen Artikeln des Preußischen Allgemeinen Rechts, 1792 und 1793, hat man sich über diesen Punkt mit einer gewissen Umständlichkeit ausgedrückt. Der erstere sagt: „Ist nach überstandener Gefahr Schiff und Ladung durch neue Zufälle wieder verloren gegangen, so findet keine Vergütung Statt, sondern ein Jeder trägt seinen Schaden." Und der zweite bestimmt: „Wird hingegen ein Theil der Ladung geborgen oder freigegeben, so müssen die Eigenthümer davon zu den bei dem vorigen entstandenen großen Havarie eben so beitragen, als ob der neue Unglücksfall sich nicht ereignet hätte." Nun sollte die erstere dieser beiden Verfügungen

mit auf geopfertes Eigenthum und nicht auf Kostenanslage anzuwenden sein, und die zweite bestimmt nicht in klaren Worten, daß Güter, deren Werth durch den zweiten Unglücksfall verringert worden ist, nur im Verhältniß dieses verringerten Werthes contribuiren sollen.

Die Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung, Tit. XXII Art. 10, berührt diese Frage folgendermaßen: „Begäbe es sich, daß ein Schiff, welches vorher einige Güter geworfen und dadurch sich salvirt hätte, oder den Feinden entgangen wäre, nachgehends auf derselben Reise durch einen anderen Unglücksfall zerscheiterte oder genommen würde, so sollen diejenigen Güter, die aus solchen letzteren Unfall geborgen oder gerettet werden, den Schaden der erst geworfenen Güter mittragen, jedoch, daß die Unkosten und das Bergelohn vorhero abgezogen werde."

Wenn es erwiesen werden kann, daß die zum gemeinsamen Besten über Bord geworfenen oder verkauften Güter, durch vorhergegangene Unglücksfälle von ihrem ursprünglichen Werth verloren haben, so ist es eine Frage, deren weitere Untersuchung wir uns vorbehalten müssen, ob der wirkliche Werth der beschädigten oder verschlechterten Güter, oder der muthmaßliche Werth den sie gehabt haben würden, wenn sie glücklich angekommen wären, in Havarie vergütet werden soll. Zur Bestimmung der Vergütung, welche den Eigenthümern der durch die Werfung oder durch sonst eine zum gemeinsamen Besten getroffene Maßregel beschädigten Güter zukommen kann, muß das Netto-Product derselben, von dem Netto-Product den sie in ihrem gesunden Zustande gehabt haben würden, abgezogen werden. Dort aber, wo, wie in Hamburg, der Wurf nach dem ursprünglichen Kosten vergütet wird, müßte der Betrag des etwaigen Schadens eben so bestimmt werden, als es in allen Fällen von partikularer Havarie geschieht, und der Verlust durch Fracht und Unkosten, wenn die letztere von dem Consignatair bezahlt worden wäre, hinzugefügt werden, wenn die praktische Möglichkeit einer solchen Prozedur der Gerechtigkeit ihrer Ausführung nicht im Wege stände. Denn wenn Güter, die geworfen werden, schon vor dem Wurfe beschädigt gewesen sind, so kann man hierauf bei ihrem Ersatz in Havarie grosse, wohl um so weniger Rücksicht nehmen, da es unter hundert Fällen kaum in einem möglich sein möchte, die Größe des Schadens zu ermitteln, und daher ist denn auch wohl die Vergütung desselben nach dem Einkaufs-Preise in einem solchen Falle die zweckmäßigste. Bei diesem, von Benecke aufgestellten, allerdings theoretisch richtigen Princip, tritt



[illegible] und wenn sie geworfen oder durch den Wurf beschädigt [illegible] so kann der Ablader auf die Vertheilung bestehen, vorbe[illegible] des Recurses der Interessenten, gegen das Schiff und den [illegible]

[illegible] Verordnungen des Spanischen Gesetzbuches über den be[illegible] Punkt sind ausführlicherer Art und namentlich folgende:

[illegible] 950. „Die oben auf das Verdeck geladenen Güter, die [illegible] oder beschädigt werden, werden nicht in die Berechnung der [illegible]schaftlichen Havarie mit aufgenommen, obgleich sie Beitrag [illegible]sten müssen, wenn sie geborgen werden.“

[illegible]er Verfrachter und der Capitain haften den Abladern der ge[illegible]en Güter für den aus der Werfung entstehenden Schaden, wenn die Güter eigenmächtig und ohne Einwilligung der Ablader [illegible] Verdeck geladen haben.“

[illegible]rt. 951. „Von den geworfenen und nachher wieder erlangten [illegible]n, wird nur die durch die Werfung entstandene Verschlechterung die Wiedererlangungskosten in die Havarie grosse Berechnung aufgenommen; und wenn sie vor der Wiedererlangung bereits zur Gesammt-Havarie gerechnet und ihr Betrag dem Eigenthümer gezahlt gewesen wäre, so hat derselbe das dafür Empfangene [illegible]er herauszugeben und weiter nichts zu behalten, als was die [illegible]schlechterung und die Kosten betragen.“

Art. 952. „Wenn Waaren verloren gehen, die, um das Schiff Sturm zu erleichtern oder um das Einlaufen desselben in einen [illegible]fen oder Rhede zu befördern, in Leichterfahrzeuge übergeladen sind, muß der Belauf derselben, mit zu dem Gesammt-Betrage geschla[illegible]n werden, welcher nach Maßgabe des im Artikel 939 darüber Ver[illegible]dneten zur gemeinschaftlichen Havarie beizutragen hat.“ *)

Art. 960. „Die geworfenen Güter tragen nicht zur Zahlung

*) Nachdem der Art. 939 festgesetzt hat, daß ohne Berathung mit den Schiffs-Offizieren und den anwesenden Abladern, oder ihren Supercargoen nichts geworfen werden soll, bestimmt der besagte Artikel 939, daß wenn die anwesenden Rheder nicht wegen des Beschlusses hinsichtlich des Werfens zu Rathe gezogen sind, so haben sie nicht nöthig zur gemeinschaftlichen Havarie beizutragen, und es soll der Antheil den sie dazu tragen müßten, dem Capitain zur Last fallen, es wäre denn, daß durch die Dringlichkeit des Falles, dem Capitain die Zeit und Gelegenheit gefehlt hätte, den Willen der Ablader zu erfor[illegible]en, ehe er für sich allein eine Verfügung getroffen hätte.

abermals sein gewöhnlicher Fehler ein, die von ihm völlig übersehene Unmöglichkeit seiner praktischen Anwendung hervor.

Nicht allein in Hamburg, sondern auch in England, Frankreich und in andern Ländern, wird nichts für Güter vergütet, welche auf das Schiffsdeck geladen worden sind und geworfen werden, die gerettet müssen aber zu den geworfenen mit contribuiren.

In Hamburg schreibt dies der Art. 8 des Tit. XXII der Assekuranz- und Havarie-Ordnung ausdrücklich vor.

In dem Preußischen Assekuranz-Rechte sind es die Art. 1849 und 1850 die hierauf Bezug haben, ferner enthalten die Art. 1878, 1879 und 1880 besondere Verfügungen. Der erste dieser drei bestimmt, „daß alle im Schiffe befindlich gewesenen Waaren und Effecte „zur großen Havarie beitragen müssen,“ der zweite sagt, „daß dies „sowohl von den verloren gegangenen oder beschädigten, in der Be„rechnung als große Havarie vergüteten, als von den geretteten Waa„ren gilt;“ der letzte endlich bedingt, „daß selbst geworfene Waaren „auch bei dem nachher während der Reise sich ereignenden Unglücks„fällen, den Beitrag zur großen Havarie erlegen müssen.“

Der Französische „Code de Commerce“ giebt die folgenden hieher passenden zwei Artikel 421 und 423.

Art. 421. „Die auf das Verdeck geladenen Güter contribuiren „zur Havarie grosse, wenn sie gerettet werden. Wenn sie geworfen „oder durch den Wurf beschädigt werden, so kann ihr Eigner keine „Vergütung durch Contribution in Havarie grosse verlangen; er kann „seinen Regreß nur an den Capitain nehmen.“

Art. 423. „Wenn das Schiff nicht durch den Wurf gerettet „wird, so kann von keiner Contribution die Rede sein. Die gerette„ten Güter haften weder für die Bezahlung noch für die Entschädi„gung der geworfenen oder beschädigten Güter.“ Dies, obgleich nicht gesagt, bezieht sich natürlich nur auf die, auf das Verdeck geladenen Güter.

Der Portugiesische „Codigo Commercial“ wiederholt in seinem Artikel 1847 und 1849 buchstäblich den Sinn der eben angeführten zwei Artikel des Französischen „Code de Commerce.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ sagt in seinem Art. 733 folgendes: „Die auf das Verdeck des Schiffes verladenen „Güter contribuiren zur Havarie grosse, wenn sie gerettet werden.“

„Wenn der Capitain die Güter ohne Anzeige an den Ablader „oder ohne seine Erlaubniß erhalten zu haben, auf das Verdeck ver-

„laden hat, und wenn sie geworfen oder durch den Wurf beschädigt „werden, so kann der Ablader auf die Vertheilung bestehen, vorbehältlich des Recurses der Interessenten gegen das Schiff und den „Capitain.“

Die Verordnungen des Spanischen Gesetzbuches über den betreffenden Punkt sind ausführlicherer Art und namentlich folgende:

Art. 950. „Die oben auf das Verdeck geladenen Güter, die „geworfen oder beschädigt werden, werden nicht in die Berechnung der „gemeinschaftlichen Havarie mit aufgenommen, obgleich sie Beitrag „dazu leisten müssen, wenn sie geborgen werden.“

„Der Befrachter und der Capitain haften den Abladern der geworfenen Güter für den aus der Werfung entstehenden Schaden, wenn „ersterer die Güter eigenmächtig und ohne Einwilligung der Ablader „auf das Verdeck geladen haben.“

Art. 951. „Von den geworfenen und nachher wieder erlangten „Gütern, wird nur die durch die Werfung entstandene Verschlechterung „und die Wiedererlangungskosten in die Havarie grosse Berechnung „mit aufgenommen; und wenn sie vor der Wiedererlangung bereits „mit zur Gesammt-Havarie gerechnet und ihr Betrag den Eigenthümern „ausgezahlt gewesen wäre, so hat derselbe das dafür Empfangene „wieder herauszugeben und weiter nichts zu behalten, als was die „Verschlechterung und die Kosten betragen.“

Art. 952. „Wenn Waaren verloren gehen, die um das Schiff „im Sturm zu erleichtern oder um das Einlaufen desselben in einen „Hafen oder Rhede zu befördern, in Leichterfahrzeuge übergeladen sind, „so muß der Belauf derselben, mit zu dem Gesammt-Betrage gerechnet werden, welcher nach Maßgabe des im Artikel 939 darüber Verordneten zur gemeinschaftlichen Havarie beizutragen hat.“ *)

Art. 960. „Die geworfenen Güter tragen nicht zur Zahlung

*) Nachdem der Art. 939 festgesetzt hat, daß ohne Berathung mit den Schiffs-Offizieren und den anwesenden Abladern, oder ihren Supercargoen nichts geworfen werden soll, bestimmt der besagte Artikel 939, daß wenn die anwesenden Rheder nicht wegen des Beschlusses hinsichtlich des Werfens zu Rathe gezogen sind, so haben sie nicht nöthig zur gemeinschaftlichen Havarie beizutragen, und es soll der Antheil den sie dazu tragen müßten, dem Capitain zur Last fallen, es wäre denn, daß durch die Dringlichkeit des Falles, dem Capitain die Zeit und Gelegenheit gefehlt hätte, den Willen der Ablader zu erforschen, ehe er für sich allein eine Verfügung getroffen hätte.

über großen Havarie bei, die für die geretteten Güter aus einer anderen und späteren Gefahr entsteht.

In England und in den Vereinigten Staaten sind es gerichtliche Erkenntnisse aus denen die Regel geflossen ist, daß Güter, die auf das Verdeck geladen werden, zu keiner Vergütung in Havarie grosse berechtigt sind. In dem ersteren dieser beiden Länder sind es die beiden Erkenntnisse der Rechtsfälle von Meyer & others v. Van der Heyl, vor Lord Ellenborough, zu Guildhall im December 1809, und von Backhouse & others, vor dem Richter Thurlow, kurz zuvor, und in dem letzteren der von Smith & others v. Wright & others, in 1 Caines, New-York Rep. 43, wo dies entschieden wird.

In einigen Ländern, wie z. B. in Frankreich (siehe den „Code de Commerce" Art. 420) in Dänemark (siehe Art. VII 7) in Preußen (siehe § 1851) und in mehreren Häfen Italiens (siehe Boulay-Paty, Tom. IV Tit. 5 § 36) werden alle Güter von irgend einer Vergütung ausgeschlossen, über die kein Connossement gezeichnet worden ist, und in Betreff dieser Regel bemerkt Valin mit vielem Rechte, daß eine Ausnahme zu Gunsten der Güter stattfinden solle, welche regelmäßig in das Journal des Schiffs aufgezeichnet worden sind, deren Empfang der Schiffer aber durch das Zeichnen der betreffenden Connossemente zu bescheinigen vergessen hat. — Auch werden in manchen Ländern Güter ausgeschlossen, welche der Schiffer mit Verletzung der Vorschrift der Charterpartie, daß keine anderen als des Befrachters Güter eingeschifft werden sollten, dennoch an Bord zu nehmen für gut befunden hatte; desgleichen alle Güter, die der Eigenthümer oder sein Agent, ohne Einwilligung oder Kenntniß des Schiffers von einem Theile des Schiffsraums in einen anderen hatte stauen lassen. In dem zuerst genannten Falle sind manche Autoren, z. B. Emerigon (Vol. I p. 640) Boulay-Paty (Tom. IV Tit. 3 § 39) und auch vor ihnen Weytsen (§ 55—57) der Ansicht gewesen, daß der Eigner solcher Güter rechtmäßige Ansprüche auf Vergütung durch Havarie grosse, nicht allein auf Schiff und Fracht, sondern auch auf des Befrachters Güter besitzt, so wie der letztere wieder sein Recht gegen den Schiffer geltend machen kann.

Wenn Juwelen oder andere ähnliche Kostbarkeiten, in den Connossementen als Gegenstände von subalternen Werthe bezeichnet werden, so können sie, im Falle eines Wurfes, keine Contribution für mehr fordern, als der damit angegebene Werth ihnen zumessen kann. (Siehe Benecke's „Principles of Indemnity" p. 294.) Desgleichen,

wenn sie in ein Kistchen gepackt worden und verladen wurden, ohne daß über dessen Werth irgend eine betreffende Mittheilung an den Schiffer statt gefunden hätte, und wenn dann dieses Kistchen über Bord geworfen würde, so haben die älteren Juristen in den Wisbuyschen Gesetzen, so wie Weytsen, Casaregis und andere erklärt, und Phillips hat ihnen beigestimmt, daß zum Ersatz des Kistchens nur nach Maßgabe seines Werthes, oder der Güter contribuirt werden soll, die, der Muthmaßung des Schiffers gemäß, darin hätten enthalten sein können. (Siehe Phillips, Vol. II p. 139.)

Das Preußische Assekuranz-Recht sagt in diesem Betreff §. 1804. „Hat Jemand dergleichen Sachen unter andere Waaren gepackt und dieses bei der Einschiffung verschwiegen, so muß er den Schaden, der ihm aus der Verheimlichung entstanden ist, allein tragen." §. 1805. „Zeigt er aber dem Schiffer die verschwiegene Beschaffenheit noch in Zeiten an: so muß ein solches Pack mit dem Wurfe verschont werden," und §. 1806. „Findet sich, daß die Anzeige unrichtig gewesen, so soll eine solche verschonte Waare nach ihrem vierfachen wirklichen Werth in Havarei-Rechnung gebracht werden," — selbstverständlich in Hinsicht ihrer Contributions-Pflicht.

Die Schätzung eines Schadens, den das Schiff erlitten hat, kann nur durch vollkommen Sachkundige, durch erfahrene Schiffbauer und erfahrene Capitaine geschehen, und ist mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft. Eine der größten Schwierigkeiten besteht in der Untersuchung des Ursprungs und in der Bestimmung der Zeit, in welcher der Schaden stattgefunden hat, ob es ein älterer, der schon vorhanden gewesen, oder ein neuerer ist, den Umstände zum unvermeidlichen gemacht haben und der auf Vergütung in Havarie grosse Anspruch hat. Die zu ersetzenden oder vielmehr ersetzten Geräthschaften müssen nach dem wirklich dafür bezahlten Preise vergütet werden, so sehr sie auch den Preis übersteigen mögen, wozu man sie im Abgangshafen oder auch im Bestimmungshafen hätte einkaufen können; denn der dafür gezahlte Mehrpreis war nur eine Folge der zum allgemeinen Besten angewandten, unvermeidlichen Maßregel. Jedoch in so fern der Werth der neuersetzten Geräthschaften den Werth der geopferten übersteigt, muß der Rheder diesen Unterschied tragen und bezahlen, weil er sonst auf Kosten aller übrigen bei Schiff und Ladung Betheiligten, eines unbilligen Vortheils durch die getroffene Maßregel genießen würde. Hieraus ist der allgemeine, bei Havarie-Abmachungen eingeführte Gebrauch entstanden, ein Drittheil von dem

Werthe der neugekauften Geräthschaften für den Unterschied zwischen neu und alt abzuziehen. Daß dieser Gebrauch keinen unfehlbaren Maßstab der Kosten-Berechnung giebt, noch geben kann, liegt auf der Hand; aber bei der Unmöglichkeit in jedem einzelnen Falle, mit Ausnahme des Falles, wo es sich um ein ganz neues Schiff handelt, den Werth-Verlust mit Genauigkeit zu berechnen, hat man ihn, der Convenienz halber, und zur Vermeidung möglicher, alltäglich wiederkehrender Streitigkeiten, fast allgemein adoptirt. In Bordeaux existirte längere Zeit, und wenn wir nicht irren, existirt auch noch, bei allen im Westindischen Handel fahrenden Schiffen der Gebrauch, einer hölzernen Spikerhaut 40 Monat Dienstfähigkeit, einer kupfernen 60 Monat zu gestatten, und bei Segel, Tauwerk und anderen Geräthschaften eine Abnutzung von einem Drittheil für die erste, von zwei Drittheilen und von Viertheilen für die dritte Reise anzuerkennen. Stevens (S. 155 seines Essay on Average) erwähnt, ohne sie genauer zu bezeichnen, einer Londoner Versicherungs-Gesellschaft, die unter der Verwaltung einiger intelligenten und erfahrenen Schiffs-Rheder steht, wo in Betreff einer Kupferhaut für das erste Jahr kein Abgang stattfindet, für das zweite aber ein Fünftheil, und so von Jahr zu Jahr, bis zum Ablauf des fünften, allemal ein Fünftheil abgezogen wird, nachher aber alle Vergütung für die Kupferhaut aufhört. Dies stimmt mit den 60 Monaten der Bordeauxer Regel überein.

II.) Wir schreiten jetzt zur Beleuchtung der Natur des Eigenthums, welches contributionspflichtig, oder zu der Vergütung der allgemeinen Havarieschäden beizutragen bestimmt ist.

Im Allgemeinen läßt sich die Natur dieses Eigenthums durch die wenigen Worte beschreiben, daß darunter Alles begriffen ist, das aus dem Gesammt-Verband der drei Interessen, Schiff, Fracht und Ladung, am Ende gerettet wird — dies ist es, das zur Havarie grosse beitragen muß, in so fern es in dem Augenblick wo der Verlust stattfand, der Gefahr wirklich Preis gegeben war, sonst aber nicht: denn wenn es zur Zeit des Verlustes keine Gefahr lief, so konnte es auch nicht daraus gerettet werden. (Siehe Arnould, Band II Kap. IV Sect. IV p. 917.)

Demzufolge können keine Güter zur Havarie grosse beitragen, welche vor dem Wurfe gelandet, oder Behufs der nöthigen Schiffsbedürfnisse verkauft worden sind (siehe Emérigon, Vol. I Chap. XII Sect. 42 p. 625); weil sie — sagt Pardessus in seinem Cours

de Droit Comm. (Vol. III. p. 233. edit. 1841) — „zu der Zeit, des „Wurfs keiner gemeinsamen Gefahr ausgesetzt waren, folglich durch „denselben auch nicht daraus gerettet werden konnten.“ Desgleichen und aus derselben Ursache dürfen auch keine Güter zur Havarie grosse contribuiren, welche nach dem Wurfe an Bord genommen wurden. (Siehe Benecke's „Principles of Indemnity“ p. 306.) Wird zweimal, bei zwei verschiedenen und mit einander nicht zusammenhängenden Gelegenheiten geworfen, und der Eigner der zuerst geworfenen Güter erlangt sie wieder und wird in den Besitz derselben zurück versetzt, so hat er zu diesem zweiten Wurfe nichts zu contribuiren, weil seine Güter nicht am Bord waren, als er stattfand. (Siehe Emérigon, ibid. Chap. XII. Sect. 41. p. 602.)

Das was geworfen oder geopfert wurde, contribuirt in allgemeiner Havarie gleichmäßig mit dem, das gerettet worden ist. — Nach dem Civil-Rechte hatten nur die wirklich geretteten Güter zu contribuiren, aber dem „Consolato del Mare“ Cap. 94 zufolge hat die Regel, daß nicht allein die geretteten, sondern auch die geworfenen Güter zur Havarie grosse zu contribuiren haben, später allgemeine Wurzel gefaßt, und ist durch die Praxis aller Länder sanctionirt worden.

Eine solche Regel, bemerkt Boulay-Paty in seinen Commentarien zu Emérigon (Vol. I. p. 632) ist nicht mehr als billig, „weil „sonst, wenn die geworfenen Güter nicht zu contribuiren hätten, der „Eigenthümer derselben durch das gebrachte Opfer nichts verlieren „würde, dagegen alle übrigen Eigenthümer der am Bord befindlichen „Güter den daraus entspringenden Verlust tragen müßten.“

Doch nicht allein die geworfenen, sondern auch die zum Besten von Schiff und Ladung verkauften Güter, müssen zur Havarie grosse contribuiren, denn es wird, eben so wohl als für geworfene Güter, Beitrag ihrentwegen gefordert, und es sind nicht nur die geworfenen und verkauften Güter selbst die zu contribuiren haben, sondern auch die Fracht, die sie zu bezahlen gehabt haben würden, muß ihren pro rata Beitrag leisten; denn da für diese Fracht ebenfalls contribuirt wird, so würde der Rheder keinen Schaden durch die verlorene Fracht der geworfenen oder verkauften Güter erleiden, woferne er nicht auch selbst seinen Beitrag dazu leistete. (Siehe Stevens on Average p. 61.)

Alle Güter, die Behufs eines Verkehrs eingeschifft werden, müssen contribuiren. „Unter Güter“ — sagte Lord Ellenborough — „werden alle Waaren und Ladungen verstanden,

„die zum Verkauf am Bord eines Schiffes gebracht werden.“ (Siehe Hill v. Patten, 8 East. 374.) Der Richter Park sagte: „Die Regel „ist, daß alle Waaren, die Behufs seines besonderen Handels eingeschifft werden, der Contribution ausgesetzt sind;“ und Magens (siehe 63 § 56) hat sehr richtig bemerkt: „was keine Fracht bezahlt, „bezahlt auch keine Havarie.“

Aus eben diesem Grunde bezahlen Kleider, Juwelen u. s. w., die einer am Bord befindlichen Person angehören, keine Contribution, zumal wenn sie am Leibe getragen werden; sonst aber müssen alle kostbaren Güter, wie Gold, Silber, Diamanten und andere Edelsteine, sobald sie irgendwie zur Ladung gehören, den sie treffenden Beitrag zur Havarie grosse leisten. Sind sie aber mit der Garderobe des Passagiers in Kisten und Koffern verpackt, so haben sie eben so wenig als die Garderobe selbst, nebst dabei liegenden Wechselbriefen und Staatspapieren, dazu beizutragen.

Phillips scheint der Ansicht zu sein, daß Banknoten, die, sagt er, viel eher Beweise eines vorhandenen Eigenthums, als selbst Eigenthum sind, keinen Beitrag leisten sollten. (Siehe Phillips Vol. II p. 155.) Aber Weskett ist ganz entgegengesetzter Meinung und dürfte darin nicht Unrecht haben, denn sie lassen sich leicht in Geld umwandeln, und werden durch den Wurf verhindert, werthlos zu werden, wenn der Eigenthümer derselben sie zu identifiziren vermag.

Gesetze und Gebräuche schließen überall auch die Volksbauer von der Contributionspflicht aus — eine Anordnung, die nach Magens (Band I p. 71) keinen andern Zweck hat, als desto leichter die Einwilligung der Mannschaft zum Werfen zu erhalten, da sie nichts riskirt und die Gewißheit behält, daß ihre Hauer bezahlt wird.

Wir haben schon bemerkt, das Deckgüter, i. e. Güter, die aufs Verdeck geladen sind, mit contribuiren, obgleich, wie man gesehen haben wird, ihr Betrag nicht in Havarie grosse vergütet wird, ausgenommen in denen Fällen, wo diese Transportmethode durch den Gebrauch sanctionirt ist. (Siehe Emérigon Vol. I Chap. XII Sect. 42 p. 648.)

Proviant und Kriegsgeräthschaften contribuiren nicht, und sind, wie Park behauptet, „immer als eine Ausnahme von der allgemeinen Regel der Contribution betrachtet worden, obgleich, wenn „sie über Bord geworfen werden, ihr Betrag vergütet wird.“ Nach Emérigon (Vol. I p. 641) wäre die Ursache davon diese, daß diese Artikel Mittel zur Erhaltung und zum Nutzen des Gesammt-Verbands

von Schiff und Ladung werden. Man könnte jedoch dasselbe von jeder Art von Schiffsgeräthschaften sagen. Die wahre Ursache möchte wohl die sein, daß da Mund-Provisionen zum Verbrauch während der Reise bestimmt sind, so müssen sie als Abnutzung angesehen werden. Die Ausnahme darf indessen nicht über das hinausgedehnt werden, das während der Reise consumirt werden mag, und nicht auf Proviant oder Lebensmittel angewandt werden, die auf Fracht verladen worden sind. Park beruft sich auf den Rechtsfall von Brown v. Stapleton in 4 Bingh. Rep. p. 119; aber auch Emérigon (Chap. XII Sect. 42 im Band 1 p. 624) und Benecke in seinem „Principles of Indemnity" p. 309 haben diese Ansicht.

Die Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung Tit. XXII Art. 7, das Preußische Assekuranz-Recht Art. 1869 und der Französische „Code de Commerce" Art. 419 dienen dieser Regel zur Stütze. Der letztere sagt ausdrücklich: „Kriegs- und Mund-Provision und die Kleidungsstücke der Mannschaft tragen zum Wurf „nicht bei; der Werth derjenigen, die geworfen worden sind, wird „durch eine Contribution von allen übrigen ersetzt."

Nach den in England darüber herrschenden Gesetzen und dem dortigen Gebrauch gemäß, ist das Gepäck der Matrosen und ihr Sold frei von aller Contribution. — In Frankreich hat der Artikel 304 des „Code de Commerce" die Volksbauer von aller Contribution befreit. Aber Güter, welche die Matrosen für ihre Rechnung mit an Bord nehmen, sind wie alle anderen Güter zu contribuiren verpflichtet, ausgenommen in denen Fällen, wo man, an Stelles Statt, denselben erlaubt, eine gewisse Quantität Güter an Bord zu nehmen.

Passagiere sollten billig für ihre Koffer, so wie für ihr sonstiges Gepäck zur Havarie grosse contribuiren, weil, wenn sie geworfen werden, der Werth in Havarie grosse vergütet wird; daß aber, wie bereits bemerkt, Geld, Juwelen u. s. w., welche von den Passagieren auf dem Leibe getragen werden, mit der Contribution verschont bleiben müßten, versteht sich von selbst, denn dergleichen kann nicht geworfen werden. Was zur Zeit des „Guidon's" und Cleyrac's in dieser Hinsicht in Frankreich als Regel galt, hat aufgehört, denn heut zu Tage herrscht dort der Gebrauch — eine geschriebene Regel giebt es nicht — daß Passagiere keine Contribution von dem Gelde und der Bagage bezahlen, die sie mit sich führen. (Siehe Emérigon Vol. I p. 645.)

Ein ähnlicher Gebrauch herrscht auch in England in Betreff der Bagage, Juwelen und andere Dinge, welche den Passagieren oder

dem Schiffsvolk zugehören, zu deren Privat-Gebrauch, und nicht zum Verkehr an Bord genommen worden sind. (Siehe Lord Tenterden's Treatise.)

Das Preußische Assekuranz-Recht enthält in seinen Art. 1871, 1875 und 1876 folgende Bestimmungen: „Hinsichtlich der Ladung „müssen zuvörderst diejenigen Stücke abgesondert werden, welche von „dem Beitrage zur großen Havarie frei sind — die Kleidungsstücke „und Reisebedürfnisse der Passagiere. Hat bei einem Schiffbruche „Jemand die ihm zugehörigen Sachen an sich genommen, und mit „eigener Lebensgefahr gerettet, so kann ihm davon kein Beitrag ab„gefordert werden.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ sagt in seinem Artikel 731: „Mund-Provisionen, die Bagage des Schiffsvolkes und „die gewöhnlichen Kleidungsstücke der Passagiere, so wie alle zur Ver„theidigung des Schiffs erforderlichen Munitionen, tragen zum Wurfe „nicht bei. Der Werth derjenigen, die geworfen worden sind, wird „durch Contribution von allen übrigen Gegenständen ersetzt.“

Das Spanische Handelsgesetzbuch enthält folgende Verfügungen: Art. 958. „Zur großen Havarie wird kein Beitrag geleistet „von den Kriegs- und Mund-Vorräthen des Schiffs, noch von der „bereits getragenen, zum Gebrauch des Capitains, der Officiere und „des Schiffsvolkes dienenden Wäsche und Kleidungstücken.“

Art. 959. „Vom Beitrag zur großen Havarie werden gleichfalls „ausgenommen die bereits getragene Wäsche und Kleidungsstücke, die „den an Bord befindlichen Abladern, Supercargoen und Passagieren „zugehören, in so weit der Werth dieser Sachen für eine jede dieser „Personen nicht mehr beträgt, als der Werth von solchen, wovon der „Capitain keinen Beitrag zu geben braucht.“

Der Französische „Code de Commerce“ sagt in seinem Art. 419: „Kriegs- und Mund-Vorräthe, und die Bagage des Schiffs„volkes contribuiren nicht zum Wurfe; der Werth derjenigen, die ge„worfen worden wären, wird durch Contribution von allen übrigen „Effekten ersetzt.“

Nach früheren Gesetzen, z. B. die „Jugements d'Oleron“ Cleyrai u. a. Autoritäten contribuirten zur Havarie grosse keine Güter, welche der Regierung angehörten, doch hat sich in neuerer Zeit Valin gegen diese Regel ausgesprochen (siehe Tit. des Avaries, Art. 11 No. 2) und in der allerneuesten hat der Amerikanische Richter Story auf seine gewöhnliche, einleuchtende Weise bewiesen, daß hiezu weder nach

dem Gesetze nach in der Praxis irgend ein Grund vorhanden sein könne, und daß Regierungs-Güter eben so wohl als jede andere Art derselben ihren Beitrag zur großen Havarie leisten müssen. Die ganze Auseinandersetzung des Richters, die der Leser in Phillips Werk Band II p. 160—161 finden wird, verdient mit großer Aufmerksamkeit gelesen zu werden; und der Hauptgrund, auf welchem der Richter seine Entscheidung abgab, war dieser, daß da Nirgends ein Gesetz existirte, welches den Berger schiffbrüchiger Güter seines gerechten Lohnes berauben könne, bloß weil sie der Regierung zugehörten, so könne man auch keine Regierung von der Pflicht freisprechen, in Havariefällen ihren Beitrag zum Ersatz des erlittenen Schadens zu leisten. Das Privilegium der Mannschaft für den Betrag der Volkshauer, oder des Wohnerei-Gebers für seine Vorschüsse bestehe, ward gesagt, in allen Fällen ohne Einrede irgend einer Art; und der Grund, auf welchem man behaupten wolle, daß in Havariefällen die betheiligte Regierung der Pflicht des Beitrags entledigt sei, läßt sich nicht wohl begreifen.

3) Nachdem wir der Schätzung der Schäden, deren Vergütung durch allgemeinen Beitrag zur Havarie grosse ermittelt werden soll, und der Beleuchtung des Contributionspflichtigen Eigenthums unsere erste Aufmerksamkeit gewidmet haben, wird diese zunächst durch die nothwendige Bestimmung des Betrags und durch die Art seiner Vertheilung auf die verschiedenen Interessen in Anspruch genommen. In diesen drei Dingen besteht die eigentliche Aufmachung der großen oder allgemeinen Havarie, die man auch die Dispachirung derselben nennt.

Wer sich ihren Zweck klar vor Augen rufen und festhalten will, wird also bald erkennen, daß wo es sich von einem allgemeinen Beitrag zur Havarie grosse handelt, ein Grundsatz alle übrigen beherrscht, und daß der Weg Rechtens nur durch die Anerkennung und genaue Befolgung desselben eingeschlagen werden kann. Dieser Grundsatz besteht darin, daß Alle, bei dem Gesammt-Verband von Schiff, Fracht und Ladung Betheiligten, zu deren Besten die Bürde eines Verlustes übernommen worden ist, denselben nur in dem genauen Verhältniß ihres respectiven Antheils, und nicht weiter zu tragen haben. Der gedachte Zweck wird vollkommen erreicht, wenn derjenige, dessen Eigenthum geopfert, dessen Geld ausgegeben, oder dessen Credit zum allgemeinen Besten in Anspruch genommen oder verwandt worden ist, durch die

Abmachung gerade in die Lage versetzt wird, in der er geblieben sein würde, hätte Jemand anders als er das Opfer geleistet, die Auslage bestritten, oder seinen Credit dazu hergegeben.

In der Anwendung dieser allgemeinen Regel des Beitrags zur Havarie grosse, mag nun der Verlust aus Opfern, Auslagen oder aus dem Verkauf eines Theils der Güter zum allgemeinen Besten entstanden sein, findet ein bedeutender Unterschied zwischen den Fällen statt, wo und je nachdem dieser Verlust durch Opfer, oder durch Ausgaben erzeugt worden ist.

Man begreift, daß das Geld zu diesen Ausgaben, von dem Schiffs-Eigner oder Rheder aus seinen eigenen Mitteln fließen oder durch eine Anleihe von einem Dritten herbeigeschafft werden muß, und daß dieser letztere von dem Augenblicke an, wo er diesen Vorschuß leistet, eine persönliche und unbestreitbare Forderung gegen alle Betheiligte bei der Unternehmung für den Betrag der zu ihrem Besten ausgelegten Gelder besitzt.

Diese Auslage zum Vollen zu bezahlen, mag dadurch viel oder wenig von dem Eigenthum gerettet worden sein zu dessen Erlösung sie gemacht wurden, ist in Recht und Billigkeit ihre unleugbare Pflicht. Verhielte die Sache sich nicht so, so würde der Zweck einer jeden Abmachung verfehlt werden, weil — und dies muß in die Augen springen, — in allen Fällen, wo Schiff und Ladung durch die gemachte Auslage von den ersten sie treffenden Schwierigkeiten befreit würden und dann total verunglückten, ehe sie ihren Bestimmungshafen erreichten, derjenige, der den Vorschuß geleistet hätte, sich, falls kein Beitrag erfolgte, in einer schlimmeren Lage befinden würde, als alle die, zu deren Besten sie gemacht wurde: — er würde, wie die übrigen, nicht allein seines Antheils an der ganzen Unternehmung verlustig gehen, sondern außerdem auch mit einer Schuld belastet bleiben, in die er sich für ihre Sicherheit eingelassen hätte. Hierin liegt nun der Ursprung der überall bei Havarie-Abrechnungen befolgten Regel; daß alle zum gemeinsamen Besten gemachten Auslagen in allgemeine Havarie zum Vollen erstattet und bezahlt werden müssen, mag Schiff und Ladung gerettet werden oder nicht. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity p. 251 und Stevens p. 20.)

In der Anwendung dieser Regel auf Versicherungen in Hamburg, darf es jedoch nicht übersehen werden, daß der Versicherte in gewissen Havarie-Fällen ungedeckt bleiben würde, woferne der Assekuradeur den

Risico der Havarie-Gelder in der Police nicht ausdrücklich übernommen hat, zu diesem gehört der Fall, wo ein Schiff eine Havarie grosse erleidet, z. B. in einen Nothhafen einläuft, einen Theil der Ladung wirft u. s. w., und nachdem total verloren geht. Enthält die Police keine derartige Stipulation, so zahlt der Versicherer den Total-Schaden mit 100 Procent und der Darleiher hat weder an ihn, noch an die Ladungs-Interessenten, noch an die Rhederei Ansprüche zu machen, wenn ihn keine separate Versicherung auf Havarie-Gelder schadlos machen sollte. Dies ist eine gefährliche Neuerung!

Aber ganz anders stellt sich die Frage in allen Fällen, wo nur ein integralischer Theil der Unternehmung zum Besten der übrigen geopfert wird, wie das z. B. bei einem Wurfe stattfindet, obgleich der Grundsatz derselbe bleibt, das heißt, der Eigner des geopferten Eigenthums muß durch die Aufmachung der Havarie in dieselbe Lage versetzt werden, als ob das Opfer nicht auf sein, sondern auf eines Anderen Eigenthum gefallen wäre — er muß, wie Benecke (in seinen Principles of Indemnity. p. 237) gesagt hat, in keiner schlimmern sich befinden als die, in der er gewesen sein würde, wenn seine Güter das Schicksal getroffen hätte, am Bord bleiben zu können und nicht geworfen zu werden. Kent bemerkt in demselben Sinne, daß die Person, deren Verlust zu der sicheren Ankunft des Schiffes und der Ladung die Mittel gegeben hat, sich auf gleichem Boden mit denen befinden müßte, deren Güter glücklich angekommen wären, und dies — sagt er ferner — kann nur geschehen, wenn man seine Güter so ansehen will, als ob sie ebenfalls angekommen wären. (Siehe Kent's Commentaries Vol. III. p. 262.)

Das Mittel, wodurch diese Gleichheit des geopferten Eigenthums mit dem verschonten erreicht werden kann, ist ein sehr einfaches — es besteht, wie sich das aus dem Gesagten schon von selbst ergeben dürfte, das Gesammt-Eigenthum das zur Contribution bestimmt ist, bei der Abmachung so zu betrachten, als ob nichts verloren gegangen wäre; so wie der wirkliche Werth des geretteten Eigenthums sich herausstellt, so wird der eingebildete Werth des verlorenen geschätzt und sein Betrag bestimmt, und in diesem Verhältniß nimmt es in der ganzen Unternehmung, zu deren Besten es geopfert wurde, seine gebührende Stelle unter dem allgemeinen Beitrag, zu dem dadurch entstandenen Verlust, ein. Deutlicher kann nichts als das hier folgende Beispiel reden: Eigenthum, dessen Werth, wenn es gerettet worden wäre, sich auf 1000 Mark belaufen haben würde, wird geworfen, um ein an-

dessen Eigenthum zu retten, dessen Werth in seinem geretteten Zustande, sich auf 9000 Mark beläuft. Der volle Betrag, von welchem Contributionen zu erheben bleibt, ist so viel als der Belauf des gewonnenen mit dem geretteten Eigenthum zusammen genommen — der zu vergütende Betrag ist 1000 Mark oder der zehnte Theil von 10,000 Mark: das gerettete Eigenthum contribuirt so viel als sein zehnter Theil betragen mag, folglich 400 Mark, und das gewonnene eben so viel, nämlich 400 Mark — zusammen genommen giebt 1000 Mark, folglich so viel, als das geopferte Eigenthum werth gewesen sein würde, wenn es gleichzeitig mit dem Rest angekommen wäre.

Vollkommene Gleichheit unter den Betheiligten, kann nur auf diesem Wege erreicht werden. Hätte nicht der Eigenthümer des geopferten Eigenthums seinen Theil der Vergütung in gleichem Verhältniß mit den übrigen Theilnehmern zu bezahlen, so würde er bei Empfangnahme seines ganzen Werthes, eines bedeutenden Vortheils über seine Mit-Interessenten genießen, und keineswegs sich in der Lage befinden, welche ihm zugefallen wäre, wenn man ihr Eigenthum an der Stelle des seinigen geopfert hätte.

Es ergiebt sich ferner mit unbezweifelnder Gewißheit, daß wenn nach erfolgtem Opfer, Schiff und Ladung total verunglückten, keine Contribution zu bezahlen bliebe; denn selbst wenn man annehmen wollte, es sei keine Art von Eigenthum geopfert worden, so kann man nicht mit gutem Grunde voraussetzen, daß es nicht wie das übrige verloren gegangen sein würde, der Eigenthümer wird in keine schlimmere Lage versetzt, als die gewesen sein würde, die ihm in dem Falle zugefallen wäre, wo ein anderer an seiner Statt das erforderliche Opfer gebracht hätte. Jedermann, sagt Arnould, steht in gleichem Verhältniß zu seinem Nachbaren — alles ist zu Grunde gegangen, da ist nichts zur Bezahlung einer Contribution da, und auch nichts das eine Contribution erfordern oder nöthig machen dürfte. Hieraus folgt dann die Regel, in Betreff der Opfer zum gemeinsamen Besten, daß keine Contribution zur großen Havarie geleistet werden kann, wo nichts gerettet worden ist.

Seit längerer Zeit hat eine große Verschiedenheit der Meinung über den Punkt geherrscht, wie der Verlust zu behandeln sei, der aus einem von dem Schiffer veranstalteten Verkauf einiger Güter, zur Erhebung der in einem fremden Hafen nöthigen Gelder entstehen möchte, ob als ein Verlust, dessen Ursprung ein Opfer gewesen, oder als ein Verlust, den eine Ausgabe veranlaßt hätte, in anderen Worten, ob

in dem Falle, wo die ganze Unternehmung nachher zu Grunde geht, der Eigenthümer der verkauften Güter berechtigt sei, Contribution in Havarie grosse zu fordern oder nicht. In den Vereinigten Staaten ist hierüber nie ein diskretes Erkenntniß abgegeben worden, aber in England hat es einen Rechtsfall gegeben — der von Powell v. Gudgeon (siehe 5 Maule & Sel. 431) — wo, durch eine zufällig hervorgelockte Entscheidung, ein Schiffs-Rheder persönlich für den Verkauf einiger Güter verantwortlich gemacht wurde, den er zur Bezahlung der erforderlichen Reparaturen unternommen hatte, obgleich das Schiff nach vollendeter Ausbesserung, durch feindliche Nehmung total verloren gegangen war.

Ein freilich nicht ganz analoger, aber dennoch hieher gehöriger Fall, ist der folgende, welcher unlängst in England, im Gerichtshof der „Common Pleas“ am 26 April 1850 vor dem Lord-Oberrichter Wilde entschieden ward. Es waren am 15 März 1847 in Port-Adelaide (New-South Wales) 352 Tonnen Kupfer-Erz, für Rechnung eines gewissen Hallett's nach Swansea am Bord eines Schiffes, „Harpooner“ genannt, verschifft worden. Dasselbe erlitt böses Wetter, und kehrte, nachdem ein Theil seiner Ladung über Bord geworfen worden war, nach Port-Adelaide zurück, wo die erforderlichen Reparaturen statt fanden. Um die Kosten derselben zu bestreiten, verkaufte der Schiffer ein Theil des Kupfer-Erzes bis zum Factur-Werth von £ 2451, weit über den Werth des Schiffes nach vollendeter Reparatur. Es ging darauf unter Segel nach seinem Bestimmungsorte, wo bei glücklicher Ankunft aus dem verkauften Erz £ 4926 gelöst worden wären. Für diesen Verkauf belangte Hallett die Schiffs-Rheder unter der Behauptung, daß sie allein für die durch Unwetter veranlaßten Reparaturen des Schiffs zu haften hätten. Ihre Einwendung war, daß die Gefahren der See, die Rückkehr des Schiffes nach Port-Adelaide, Behufs der nöthigen Reparaturen und die dortige Entlöschung nöthig gemacht hätten, daß folglich der gopferte Betrag des Kupfer-Erzes durch Contribution in Havarie grosse erhoben werden müsse. Der Lord-Oberrichter bemerkte der Jury, daß hier kein Beweis vorliege, Schiff und Ladung seien je einer gemeinsamen Gefahr ausgesetzt, und deswegen das Opfer eines Theils der Ladung nothwendig gewesen. „Bisher“ — sagte der Richter — „ist es Niemand einge„fallen, wo Geld auf Bodmerei erhoben worden ist, um bloße Schiffs„Reparaturen zu bezahlen, daß der Betrag in Havarie grosse gebracht „werden könne. Das Gesetz spreche für den Kläger, und seine Vor-

„dessen müsse ihm zuerkannt werden.“ Das Verdict der Jury ward demnach in diesem Sinne abgegeben.

Der Widerspruch zwischen den verschiedenen Autoren über den fraglichen Punkt, wird am besten aus der folgenden kurzen Bezeichnung derselben erhellen, bei der wir auf den Artikel 68 der Wisbuyschen Gesetze, dessen Authenticität Benecke bezweifelt, weil er in einigen der älteren Ausgaben derselben mangelt, nicht einmal großes Gewicht zu legen brauchen. Diesem zufolge ist der Schiffer, der sich im Auslande den Verkauf einiger Güter, Behufs der Schiffs-Reparaturen erlaubt, gehalten, den Befrachter des Schiffs dafür zu bezahlen, und zwar nach dem Werthe, den sie im Abgangshafen besaßen, ohne Anspruch auf Fracht machen zu können. Der Artikel fehlt in den beiden frühsten Manuscripten dieser Gesetze aus den Jahren 1538 und 1537, so wie in der ersten gedruckten Ausgabe von 1585.

Valin, in Uebereinstimmung mit diesem Artikel, erklärt, daß da Güter zum Besten des Rheders verkauft worden sind, um eine pressliche Schuld zu tilgen, kein Grund vorhanden sei, der ihm den Ersatz derselben ersparen könnte, wie auch immer die Reise enden möge. Pothier giebt zu, daß theoretisch betrachtet, Valin vollkommen Recht habe, daß aber die Praxis ihm entgegen sei, (siehe seine Contrats Maritimes No. 43 und 72.)

Der Französische „Code de Commerce“ Art. 299 bestimmt folgendes: „Schuldig bleibt die Fracht der Güter, welche der Schiffer „zu verkaufen sich gezwungen gesehen, um Victualien, Reparaturen „und andere dringende Schiffs-Bedürfnisse bestreiten zu können, wobei „er für ihren Werth verantwortlich bleibt und zwar nach dem Preis, „den er für den Ueberrest oder für ähnliche, in entsprechender Qualität im Löschungsplatze verkaufte Waare, erhalten möchte, wenn das „Schiff glücklich ankommt. Geht das Schiff verloren, so bleibt der „Capitain für den daraus gelösten Werth verantwortlich, aber berechtigt die im Connossemente stipulirte Fracht einzubehalten.“

Dies ward, wie Boulay-Paty (in dem dritten Bande seines „Cours de Droit Commer. & Mar.“ Tit. VIII Sect. 9 p. 420) bemerkt, von dem Staatsrath, bei der Debatte über diesen Theil des „Code de Commerce,“ so stipulirt, um es außer allem Zweifel zu setzen, daß der Schiffer und Rheder des Schiffs, deren Pflicht es ist, „das Schiff „mit den nöthigen Bedürfnissen zu versehen, eine Privat-„Schuld auf sich laden würden, indem sie diese Güter zu „der Erfüllung ihrer persönlichen Pflicht gebrauchten.“

Trotz dieses Einklangs mehrerer Autoritäten, entschied Emérigon, wobei er sich auf das „Consolato del Mare“ 105, auf die „Jugements d'Oleron“ Art. 22, und auf die damals vielgeltenden „Réglements d'Anvers,“ Art. 19 berief, daß gerade wie in dem Falle des Werfens, die verkauften Güter so angesehen werden müßten, als ob sie an Bord geblieben wären, daß also, wenn die ganze Unternehmung nachher zu Grunde ginge, von keinem Beitrag in Havarie grosse die Rede sein könne. (Siehe Emérigon, Vol. II p. 476.)

Stevens sagt ebenfalls, daß wie in allen Fällen wo Opfer gebracht werden, die verkauften Güter in dem Lichte der geworfenen anzusehen seien; denn für den Kaufmann sei es einerlei, ob seine Güter genommen, verkauft, oder in die See geworfen werden. (Siehe Stevens on average, p. 15.) Schon Emérigon hatte bemerkt: „Peu „importe que les marchandises aient été jetées ou vendues pour le „salut commun“ (ibid. p. 476). Dieselbe Ansicht hat Benecke ausgesprochen, und Kent (in seinen Commentaries on Amer. Law, Vol. III p. 212) erkennt das unbedingte Recht des Schiffers zum Verkauf eines Theils der Ladung an, wenn er unter gehöriger Berücksichtigung aller Umstände, zum Besten der ihm anvertrauten Sache sich nicht anders zu helfen weiß, so daß es unter den letztgenannten vier Autoren, im Gegensatz zu den oben bezeichneten, anerkannt bleibt, daß der aus einem solchen Verkauf fließende Schaden zur Havarie grosse gehörig, und folglich durch Contribution zu ersetzen sei.

Der ganze Widerspruch unter ihnen läßt sich in der einfachen Frage auf, ob die Güter zur Zahlung der Reparaturen verkauft wurden, welche zu der Categorie derjenigen gehören, die dem Rheder zur Last fallen, oder zu der anderen, wo sie als außerordentliche, zum gemeinsamen Besten von Schiff und Gut freiwillig gemachte Ausgaben gezählt werden müssen. Von der Beantwortung dieser Frage hängt das Recht ab, Contribution in Havarie grosse fordern zu können, oder die Nothwendigkeit ihr entsagen zu müssen. Aus den gesammten Autoritäten läßt sich dies mit großer Bestimmtheit ableiten:

erstlich, daß wo die Güter verkauft werden, um die unvermeidlichen, nicht zur Havarie grosse gehörenden Reparaturen bestreiten zu können, da müssen ihre Kosten durch die Rhederei des Schiffes ersetzt werden, obgleich die Unternehmung späterhin gänzlich zu Grunde geht;

zweitens, daß wo sie Behufs irgend eines mit der allgemeinen

Havarie verknüpften Zweckes verkauft worden, da können sie nicht durch Contribution ersetzt werden, wofern nicht etwas davon geborgen wird. Denn es ergiebt sich, aus dem ganzen Thatbestand, mit grosser Klarheit, daß in allen Fällen der ersten obgenannten Categorien, der Schiffer oder Rheder eine absolute und persönliche Schuld gegen den Eigner der verkauften Güter contrahirt hat, die er zu tilgen verpflichtet ist, wie auch immer die Unternehmung ausfallen mag, und daß in denen, die der zweiten angehören, der Kaufmann nicht auf Ersatz der verkauften Güter bestehen kann, wenn die ganze Ladung nachher verloren geht, denn der Verkauf setzt ihn in keine schlimmere Lage als die gewesen sein würde, die, wären die Güter am Bord geblieben, ihm zu Theil geworden wäre.

Eine nicht geringere Verschiedenheit der Ansichten, hat sich unter den Juristen und den gesetzlichen Verordnungen des Auslandes über eine viel wichtigere Frage erhoben, diese nämlich: ob das, was aus einem freiwillig gebrachten Opfer, wie z. B. bei einem Wurf, oder überhaupt unter ähnlichen Umständen geborgen wird, zum Ersatz desjenigen zu contribuiren hat, das geopfert worden ist, wenn das Schiff in Folge der Geführten zu Grunde geht, zu deren Vermeidung das Opfer gebracht ward?

Nach dem Civil-Rechte kann in diesem Falle keine Contribution stattfinden; der Kaufmann muß so viel retten als ihm möglich ist, und sich damit begnügen — tanquam ex incendio!

Der Französische „Code de Commerce“ spricht sich in seinem Artikel 423 deutlich genug aus und sagt: „Wenn der Wurf das „Schiff nicht rettet, so findet keine Contribution statt. Die geretteten „Güter haften nicht für die Zahlung oder Entschädigung derjenigen, „die geworfen oder beschädigt worden sind.“ Und der Art. 425 sagt: „Die geworfenen Güter haften in keinem Falle für die Bezahlung „der Schäden, welche die geborgenen Güter nach dem Wurfe treffen „dürften.“

Ganz im Sinne des Civil-Rechtes spricht die „Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ in dem Art. 9 ihres Tit. XXII „von Werfung“ und sagt: „Wenn durch Werfung das Schiff bei „Ungewitter, oder da es seinem Feinde zu entrinnen sucht, nicht salvirt „wird, sondern dennoch bliebe oder genommen würde; so hat die Ha„varey keine statt, sondern was an Gütern und Waaren aus dem „Schiffbruch oder des Feindes Gewalt errettet wird, das bleibt dem-

„jenigen dann zu zugehört, und darf zu den verlornen oder andern „geworfenen Gütern nichts beitragen.“

Das holländische „Wetboek van Koophandel,“ Art. 734, schmiegt sich den Verfügungen des Französischen Gesetzbuches an, und sagt: „Wenn ungeachtet des Wurfs oder des Kappens der Geräthschaften, das Schiff nicht gerettet wird, so findet keine Contribution „statt. Die geborgenen oder in gutem Zustande gebliebenen Güter, „sind zu keiner Zahlung oder Havarie-Contribution der geworfenen, „beschädigten oder gekappten Gegenstände gehalten.“

Pothier, Valin, Emérigon und sein Commentator Boulay-Paty, sind alle einstimmig der Meinung, daß wo derselbe Sturm die Ursache des Wurfes und des nachher erfolgten Schiffbruches wird, die vom Wrack geretteten Güter keineswegs zum Ersatz der kurz vor dem Schiffbruch geworfenen, zu contribuiren haben. Valin geht noch weiter, denn er behauptet (siehe Art. du 1et. Art. 15. 16. Vol. II p. 525—529), „daß wenn das Schiff in Folge und während der „Fortdauer desselben Sturms, das zum Werfen die Veranlassung „darbot, Schiffbruch erleidet, und wenn es auch einige Tage „später wäre, so haben die geretteten Güter keineswegs für die ge„worfenen zu contribuiren.“

Nicht minder warme Vertheidiger dieses Princips sind auch unter den Engländern und Amerikanern zu finden. So behauptet namentlich Marshall (siehe sein Werk on Insurance p. 463 Edit. 1802). „Wenn Güter während eines Sturmes geworfen werden, und das „Schiff geht nachher in demselben Sturme zu Grunde, so soll keine „Contribution von den geretteten Gütern, desfalls erhoben werden, „falls sich einige vorfinden, weil der Zweck, zu dessen Behuf die Gü„ter geworfen, nicht erreicht worden ist.“

Stevens in seinem „Essay on average“ sagt: „Um eine For„derung für allgemeinen Havarie-Schaden rechtskräftig zu machen, „muß das gebrachte Opfer die erwünschte Wirkung gehabt haben,“ und bemerkt sodann p. 13. „Wenn geworfen wird, und das Schiff „seine Reise dann fortsetzt, aber nachher scheitert, so muß das, was „von dem Wrack geborgen wird, zur Vergütung der geworfenen Gü„ter beitragen. Wenn aber die geworfenen Güter geborgen und an „das Land gebracht worden, das Schiff aber im Verfolg seiner Reise „verloren geht, so sollen die geretteten Güter nicht zum Ersatz dieses „Schadens contribuiren, weil der Verlust des Schiffes einem Zufall „zuzuschreiben bleiben mußte.“

Zu diesen Autoritäten gesellt sich nun die sehr wichtige des Kanzlers Kent, der in seinen Commentarien der Amerikanischen Gesetze (siehe Vol. III. p. 234) eine entsprechende Auffassung der betreffenden Frage giebt, ganz kurz sagt: „Wenn das Schiff, des Wurfes ungeachtet, verloren geht, so liegt zu einer Contribution kein Grund vorhanden;“ und citirt dann zwei Amerikanische Rechtsfälle, den von Crockett v. Dodge (siehe 3 Fairfield 190) und den von Williams v. Suffolk Ins. Comp. vom 3 Mai 1839. (Siehe 3 Summer's Rep. 510.) Der Ausspruch des Gerichts in dem ersten Falle war: „Contribution kann nicht verlangt werden, wenn zur Zeit, wo die Ladung geopfert wird, keine Möglichkeit ihrer Rettung vorhanden war;“ — und in dem zweiten Falle, im Staate Massachusetts sagte der Richter: „Kein Verlust oder keine Auslage wird als Havarie grosse angesehen und gelten können, woferne sie nicht zur Rettung des übrig bleibenden Eigenthums bestimmt war, und woferne dieser Zweck nicht erreicht wurde.“

Mit großer Bestimmtheit sprechen sich gegen diese Ansicht, zuerst Weytsen, sodann Benecke, und endlich Phillips aus.

Nach den „Ordenanzas de Bilbao“ Chap. 20 Art. 16 mußten die geretteten Güter für die geworfenen contribuiren, wenn auch das Schiff nachher verloren ging. Dies ist aber in dem neueren Spanischen Handelsgesetzbuch von 1829 geändert und folgendes bestimmt worden:

Art. 943. „Geht das Schiff, ungeachtet ein Theil der Ladung geworfen worden, dennoch verloren: so hört die Verpflichtung auf zur großen Havarie beizutragen; und es müssen die stattgefundenen Schäden als einfache oder partikulare Havarie behandelt und durch die Interessenten der beschädigten oder verlorenen Güter getragen werden.“

Art. 944. „Wenn das Schiff, nachdem er aus der Gefahr, die zur großen Havarie Veranlassung gegeben, gerettet worden, im Verfolg der Reise durch einen andern Unfall verloren geht: so dauert für die aus der ersten Gefahr geborgenen Güter, die sich bis nach dem Verlust des Schiffes erhalten haben, die Verpflichtung fort, nach dem Werthe in ihrem derzeitigen Zustande, und nach Abzug der zu ihrer Bergung verwandten Kosten, zur großen Havarie beizutragen.“

Weytsen, der unter den früheren Autoren, die über das Assekuranz-Wesen geschrieben haben, einen so bedeutenden Rang einnimmt,

hat sich ganz und gar in dem Sinne der Ordonnanz von Bilbao über diesen Punkt ausgesprochen und gesagt: „Wenn ein Schiff in „Gefahr ist zu verunglücken und Güter geworfen werden, um dasselbe „zu erleichtern, dasselbe aber nachher dennoch sinkt, so müssen die ge„borgenen oder wieder aufgefischten Güter zu den geworfenen auch in „diesem Falle contribuiren, weil diese in der Absicht geworfen sind, „Schiff und Güter zu retten, und weil, wenn sie nicht geworfen „worden wären, der Eigenthümer derselben, sie ganz oder zum „Theil hätte retten oder wiederverlangen können, eben so wie die übri„gen Eigenthümer, durch die Werfung aber ihm die Möglichkeit der „Rettung genommen ist.“ (Siehe seinen Tractaet van't Recht der Nederlandsche Avarijen § 38.)

Hiemit stimmt zuerst Benecke vollkommen überein, und bemerkt hinsichtlich der oben angeführten Französischen und ähnlicher Verordnungen, daß sie ganz mit der Natur der Sache im Streite sind, weil unmöglich Jemand das Recht besitzen könne, „die Rettung des Ganzen „auf Gefahr eines Einzelnen zu versuchen.“ Hierauf citirt er aus Emérigon den Fall eines Französischen Capitains, der von einem Englischen Kaper verfolgt wurde, und um sich zu retten, seine Kanonen, verschiedene Schiffs-Geräthschaften und 100 Tonnen Reis über Bord warf. Er wurde dennoch genommen, fand aber nach sechs Tagen Gelegenheit, sein Schiff zu befreien und es nach Corsika zu führen. Emérigon, der in Gemeinschaft mit einem anderen Rechtsgelehrten über diesen Fall zu Rathe gezogen ward, entschied in Gemäßheit des Art. 15 der „Ordonnance de la Marine,“ Tit. du Jet, der mit dem oben angeführten Art. 423 des „Code de Commerce“ identisch ist, daß keine Contribution stattfinden könne. (Siehe Emérigon, Vol. I p. 616.) „Aber die Unbilligkeit dieser Entscheidung“ — fährt Benecke fort — „liegt am Tage. Jeder der Interessenten „würde in dem Augenblick der Gefahr, wenn er hätte befragt werden „können, gern eingewilligt haben, zu der Bezahlung der zu werfenden „Güter auch dann beizutragen, wenn der Zweck der Werfung zwar „nicht erreicht, aber das Schiff und die übrigen Güter auf andere „Weise gerettet werden würden. Der Versuch der Rettung war „jedem Interessenten etwas werth, mußte also von jedem bezahlt „werden. Die geworfenen Güter hätten, wenn sie nicht geworfen „worden wären, eben so wie die übrigen, aus der Gewalt des Feindes gerettet werden können. Folglich müßte der Eigenthümer der„selben durch einen allgemeinen Beitrag in dieselbe Lage versetzt wer-

„den, als ob nach einem verunglückten Versuch der Rettung des „Ganzen durch Werfen dasselbe dennoch späterhin auf irgend eine „andere Weise geborgen wird.“ (Siehe Benecke's Treatise on the principles of Indemnity p. 188—189, und sein ursprüngliches Werk Bd. IV S. 19 und 20.)

„Die nämlichen Gründe finden ihre Anwendung, wenn die Werfung einer Seenoth wegen geschah, der berücksichtigte Zweck der Rettung aber nicht erreicht wurde. Wird nichts geborgen, so kann der „Eigenthümer des Geworfenen an den Eigenthümer des Verunglückten keinen Anspruch machen, weil sein Gut, wenn es nicht geworfen „worden wäre, höchst wahrscheinlich das Schicksal des übrigen getheilt „hätte, er also durch die Werfung nichts verloren hat, was er nicht „sonsthin verloren haben würde. Wird aber ein Theil geborgen, so „kommt dem Eigenthümer des Geworfenen ein theilweiser, verhältnißmäßiger Ersatz zu.“ (Siehe Benecke ibid.)

Phillips endlich, nachdem er sich auf Pothier's Ansicht stützt, wenn er behauptet, daß was ein Theil des Eigenthums zum gemeinsamen Besten geopfert wird, das was am Ende wirklich daraus geborgen wird, zur großen Havarie beitragen müsse, mag die drohende Gefahr dadurch vermindert worden sein oder nicht (siehe Pothier Vol. II. No. 414. p. 129), spricht sich ebenfalls mit Weytsen und Benecke vollkommen einverstanden aus, und setzt hinzu, daß die gerichtlichen Entscheidungen unserer Zeit, in Boston, Philadelphia und Baltimore, diese Lehre festgehalten und zur Regel gemacht haben. Bei einer Gelegenheit erzählt er, ward es entschieden, daß das durch Kappen gebrachte Opfer von Masten, Kabeltauen und Ankern in Havarie grosse zu vergüten sei, obgleich das Schiff strandete und zu Grunde ging. In einem andern Falle, dem von Walker vs Unit. States Ins. Com. (siehe 11 Serg. & Randle: 61), wo die Ankertaue eines in Gibraltar liegenden Schiffes gekappt wurden, um es an einer weniger gefährlichen Stelle, als diejenige war, welchen dasselbe entgegen getrieben ward, zum Stranden zu bringen, und wo dann auch die Masten, nach erfolgter Strandung gekappt wurden, um es zu verhindern, daß sie sich im Boden des Schiffes durcharbeiteten, ward ein Theil der Ladung, die aus Korn und Mehl bestand, in einem beschädigten Zustande gerettet, das Schiff aber, welches der Reparaturen nicht werth war, ging total verloren. Ein gerichtliches Erkenntniß entschied, daß die Kabeltaue, Anker und Masten in Havarie grosse zu vergüten wären.

In England, wie es scheint, ist die betreffende Frage nie zur Sprache gekommen, und sie würde folglich in der Abwesenheit aller gültigen Autoritäten nach principiellen Auffassungen entschieden werden müssen, wenn ein Fall dieser Art vor die Gerichte käme. Arnould vermeint, daß unter solchen Umständen Weytsen's Argumente nicht bezweifelt ein großes Gewicht haben würden, und setzt hinzu, daß jedenfalls eine große Wahrscheinlichkeit zu Gunsten der Voraussetzung spräche, daß wenn kein Opfer der geopferten Güter stattgefunden hätte, sie, wie der Rest, hätten gerettet werden können. Wenn also, sagt er, nichts dafür in Havarie grosse vergütet werden sollte, so würde der Eigenthümer derselben in eine schlimmere Lage versetzt worden, als wahrscheinlich die gewesen sein dürfte, in der er sich befunden haben würde, wenn die Güter eines Andern an der Stelle der seinigen geworfen worden wären. (Siehe Arnould Vol. II p. 927.) In der allgemeinen Praxis, vermeint er ferner, würde es eine heilsame Maßregel sein, den Grundsatz anzuerkennen, daß wo das Ganze, oder der größere Theil der Ladung gerettet würde, eine Contribution zur Havarie grosse stattfinden müsse, wenn auch das Schiff dabei oder bald darauf zu Grunde ginge, daß aber, in Ermangelung, dieselbe auszuschließen sei, wenn die geretteten Güter entweder unbedeutend ihrem Werthe nach, oder in außerordentlichem Grade beschädigt wären. Hier kommt Benecke's Ansicht der eben angeführten Meinung Arnould's zu Hülfe, wenn der erstere behauptet, daß die selbe Regel, welche beim Werfe zu gelten habe, auch auf das Opfer des Takelwerks u. s. w. eines Schiffes in Anwendung kommen müsse, dabei aber zugiebt, daß in der gewöhnlichen Praxis eine unter diesen Umständen eingeforderte Contribution bei dem geringen Werthe der Raen und des Takelwerks, eine Seltenheit sein möchte. (Siehe Benecke's Princip. of Indemnity p. 182 und 183.)

Wie groß aber auch die Meinungs-Verschiedenheit über diese Frage sein mag, so kann doch hier keine über den Punkt herrschen, daß wenn das Schiff die Gefahr überlebt, um derentwillen das Opfer gebracht wurde, nachher aber im Verfolg der Reise scheitert, alles was vom Wrack geborgen wird, zur Vergütung des vorher erlittenen Schadens beitragen müsse, weil ohne ein solches vorher gebrachtes Opfer, gar nichts gerettet worden wäre. „Schiff und Gut" — sagt Benecke — „waren von dem Augenblick der Rettung an zur Contribution verpflichtet, und diese Verpflichtung dauert fort, so lange das Gerettete ganz oder theilweise vorhanden ist." (Siehe Ben.

neckes System u. s. w. Band IV. p. 23.) Mit unserem Autor stimmt auch in diesem Betreff Phillips und Kent überein. Der erstere sagt: „Contribution für einen gemachten Wurf, kann nur in „dem Falle stattfinden, wo am Ende etwas gerettet wird, aber wirk„liche Auslagen, im Falle wo Behufs der erforderlichen Reparaturen, „oder um das genommene Eigenthum zu reclamiren u. s. w. ein „Nothhafen aufgesucht wird, müssen jedenfalls in Havarie grosse ver„gütet werden, wenn auch Schiff und Ladung nachher verloren gehen, „und von dem Allen nichts zum Besten des Rheders wieder zum „Vorschein kommt." (Siehe Phillips Vol. II p. 129.)

Kent sagt: „Eine zeitweilige Sicherheit ist alles was gefordert „werden kann, um die Eigenthümer zu einer Vergütung in Havarie „grosse zu berechtigen; und wenn das Schiff den Unglücksfall über„lebt und später durch einen andern verloren geht, so müssen dennoch „die aus dem zweiten Unglücksfall geretteten Güter zur Entschädigung „des ursprünglichen Verlustes beitragen, denn ohne diesen Verlust „würden sie vollkommen vernichtet worden sein." (Siehe Kents Comment. Vol. III p. 239.)

Das Preußische Assekuranz-Recht, nachdem es in seinem § 1799 sagt, daß die große Havarie nur dann stattfinde, wenn durch die Verwendung oder Beschädigung der Zweck der Rettung ganz oder zum Theil erreicht worden sei, giebt in §§ 1878, 1879 und 1880 folgende merkwürdige Vorschriften:

§ 1878. „Alle im Schiffe befindlich gewesenen Waaren „und Effekten müssen zum großen Havarie beitragen."

§ 1879. „Dieses gilt sowohl von den verloren gegangenen oder „beschädigten, in der Berechnung als große Havarie vergüteten, als „von den geretteten Waaren."

§ 1880. „Selbst gewarfene Waaren müssen auch bei den nach„her während der Reise sich ereignenden Unglücksfällen, den Beitrag „zur großen Havarie erlegen." Dies, wie man ersieht, ist nicht durch die Voraussetzung bedingt, daß sie wieder aufgefischt oder nachher gerettet werden, denn ohne diese Bedingung würde der Widerspruch mit dem § 1799 gar zu grell sein.

Im Ganzen genommen lassen sich aus allgemeinen Grundsätzen und dem Ausspruche der verschiedenen Autoritäten über die aufgestellten Fragen folgende Regeln ableiten.

1) Verluste, die durch Ausgaben zum gemeinsamen Besten veranlaßt werden, müssen zum Vollen ersetzt werden, wenn auch an

Ende nichts dadurch gerettet wird. Bei dieser Gelegenheit können wir jedoch nicht umhin zu bemerken, daß so richtig dies Princip auch sein mag, so dürfte es doch kaum möglich sein, es in der Praxis durchzuführen, da es gewiß sehr zu bezweifeln ist, ob man Ladungs-Interessenten und Rheder bereit finden würde, die ausser ihrem Total-Verlust noch Geld zu bezahlen geneigt seis möchten. Der Darleiher von Havarie-Geldern hat keine andere Sicherheit, als diejenigen Gegenstände, auf welche er vorschießt, und keine Ansprüche irgend einer Art zu erheben, wenn solche total verloren. Wird im Falle von Strandung von diesen Gegenständen etwas geborgen, worauf er vorgeschossen, so haften ihm dieselben solidarisch bis zum Belaufe seines Vorschusses, und Dispachirung kann also nur dann stattfinden, wenn das Provenü des Geborgenen mehr beträgt, als die darauf vorgeschossenen Havarie-Gelder. Hiebei kommt der § 112 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen," den der Leser im Anhang S. 80 finden wird, besonders in Betracht und ist seiner Aufmerksamkeit zu empfehlen.

2) Bei Verlüsten, welche aus Opfern entstehen, kann keine Contribution stattfinden, wenn die ganze, durch das Opfer gerettete Unternehmung nachher zu Grunde geht.

3) Zu Verlüsten, welche aus dem Verkauf von Gütern entstehen, muß, wie bei Auslagen, contribuirt werden, wenn die Güter mit dem Zweck verkauft wurden, das erforderliche Geld zur Bezahlung der dem Rheder zufallenden Unkosten zu erschwingen, und wenn sie, wie Opfer, zum gemeinsamen Besten, verkauft wurden.

4) Wenn das Schiff in Folge der Gefahr zu Grunde geht, zu deren Abwendung das gebrachte Opfer bestimmt war, so müßten die geretteten Güter für die geopferten nur in dem Falle zur Havarie grosse beitragen, wenn die ganze, oder der größere Theil der Ladung gerettet würden.

5) Wenn aber durch das gebrachte Opfer eine unmittelbare Sicherheit erlangt würde, und das Schiff ginge nachher in Folge einer anderen Gefahr zu Grunde, so müßten die von dem Wrack geborgenen Güter, wenn auch noch so beschädigt, zum Ersatz der geopferten beitragen.

Wir glauben, daß diese von Arnould verfaßte Zusammenstellung der Haupt-Regeln so ziemlich alles umfaßt, was darüber als Vorschrift gesagt werden kann.

III. Die Schätzung der erlittenen Schäden war der Gegenstand

des ersten Abschnitts unserer Analyse der allgemeinen Havarie, der Untersuchung der Natur des Contributionspflichtigen Eigenthums der zweite gewidmet; die Bestimmung des Betrags der Contribution und ihre Vertheilung wird uns in dem gegenwärtigen beschäftigen.

Der Grundsatz, von dem diese Werthbestimmung in allen Fällen ausgehen muß, ist dieser: daß der Betrag, von dem die verschiedenen Interessen ihre Contribution zu entrichten haben, gerade so viel, weder mehr noch weniger sein müsse, als sie in dem Augenblick und zu der Zeit, worauf sich die Vertheilung bezieht, in den Augen ihres Eigenthümers besitzen konnten. Der Grundsatz an sich selbst ist einfach genug, aber die praktische Anwendung desselben hat ihre eigenen, nicht geringen Schwierigkeiten, und zwar aus keinem anderen Grunde, als weil man gewohnt gewesen ist, den Unterschied zu übersehen, der zwischen der Aufmachung eines Schadens existirt, der bloß aus Opfern, und desjenigen fließt, der nothwendige und unvermeidliche Ausgaben zur Quelle hat.

In den Vereinigten Staaten, zufolge mehrerer gleichlautenden Entscheidungen, deren Phillipps im zweiten Bande seines Werkes S. 139 u. f. f. erwähnt, bleibt es festgestellt, daß in allen dergleichen Fällen der Beitrag zur großen Havarie nur nach dem Werth bestimmt werden kann, den das gerettete Eigenthum zu der Zeit besaß, in welcher die Auslage gemacht wurde.

Die Bestimmung des Betrags zur großen Havarie, nach Maßgabe des Werthes, ist selbstverständlich eine Maxime, die in allen Havarie- und Assekuranz-Ordnungen zu finden ist, ob aber darunter der Einkaufs-Werth im Abgangshafen, oder der Netto-Werth im Bestimmungshafen und Löschplatze zu verstehen sei, darüber theilen sich die Meinungen, und in den betreffenden Gesetzen herrscht eine nicht geringere Verschiedenheit. Was für eine Waare im Abgangshafen bezahlt worden, giebt oft nur einen eingebildeten Werth, dagegen der Verkaufs-Preis im Bestimmungshafen ein wirklicher Werth ist. Wenn es bei der Frage, welche von den beiden Werthen den Vorzug verdienen, auf weiter nichts ankäme, als zu bestimmen, ob die Eigenthümer der geborgenen Güter, wenn diese in ihrem Bestimmungshafen ankommen, auch von dem Gewinn davon contribuiren müssen, falls einer stattfände, und nichts für den Theil des Einkaufs-Werthes, der durch das Fallen des Marktpreises verloren gehen möchte: — welcher Fall eintreten kann, wenn der Werth im Löschplatze der Aufmachung

zur Grundlage dient; oder ob es billiger sei, daß bei der Bestimmung des Beitrags keine Rücksicht von der Beschaffenheit des Materiels genommen werde, so würde man sich schwerlich zu Gunsten der ersten Methode entscheiden: denn der Eigenthümer solcher Güter erspart durch dieselbe so viel, als er am Ende dafür bekommt, wenn auch dies nicht allemal so viel ist, als er dafür gegeben haben mag.

Wenn aber der Beitrag zur großen Havarie unter allen Umständen nach dem Netto-Werth im Bestimmungshafen stipulirt wird, so wird der Eigenthümer der während der Reise in ihrem Werthe verschlechterten Güter, möge die Ursache davon in der inneren Beschaffenheit der Waare selbst liegen, oder mögen äußerliche Ursachen die Veranlassung davon gewesen sein, nicht für den Werth zu contribuiren haben, den er solchermaßen verloren hat, und ein schwererer Beitrag wird sodann den gesunden Theil der Güter oder Ladung treffen, als es der Fall gewesen sein würde, wenn der Beitrag nach dem Einkaufs-Werthe regulirt worden wäre.

Diesen von Benecke gemachten Bemerkungen folgt in seinem oft erwähnten: „Treatise on the principles of Indemnity etc. p. 297—298 eine interessante und lesenswerthe Untersuchung der Frage, in wie weit diese letztere Methode sich mit strenger Gerechtigkeit in den beiden Fällen vertrage, wo der Schaden von der inneren Beschaffenheit der Waare, oder von äußerlichen Zufällen herrührt, und kann im ersteren der Schluß, daß es billig sei, Güter leicht verderblicher Natur mit alle übrigen zu behandeln. Denn, bemerkt Benecke, wenn werthlos gewordene Güter keinen Beitrag zur Havarie zu bezahlen haben, so genießen sie auch anderer Seits keiner Vergütung, wenn sie in diesem Zustande gewonnen werden. Wo aber der Schaden von äußerlichen Ursachen herrührt, da wird die Untersuchung wichtig, ob die gefoderte Vergütung durch Contribution in Havarie grosse auf Ersatz beruht, wie bei geworfenen Gütern oder gekappten Schiffsgeräthschaften, der nicht eher bezahlt wird, bis das Schiff seine Reise vollendet hat, oder auf gemachten Auslagen. In dem ersten Fall müssen die Güter, in ihrem beschädigten Zustande, nach Maßgabe des Werthes contribuiren, den sie bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen haben werden: denn durch den Wurf ward gerade das gemeinschaftliche Eigenthum wirklich gerettet, möge die Beschädigung vor oder nach demselben stattgefunden haben. Vor der Ankunft des Schiffs kann kein Anspruch auf Ersatz gemacht werden, und wenn Schiff und Ge-

mälig, während der Fortsetzung der Reise verloren gegangen wären, würde auch nachher keiner erfolgt sein.

In Betreff dieser Ausgaben oder Kosten, haben wir schon bemerkt, daß denjenigen, der sie gemacht und sein Geld ausgelegt hat, die Vergütung auf der Stelle zukommt, und daß sie, was auch immer das Ende der Unternehmung sein möge, jedenfalls zum Vollen ersetzt werden müssen. Die Schuld beginnt mit der Auslage; daher darf die Vertheilung sich nur auf die Zeit und auf den Ort beziehen, wo dieselbe stattfand, und der Contributionspflichtige Werth des geretteten Eigenthums kann also kein anderer sein, als der, den dasselbe in dem Augenblick und an dem Orte besaß, wo die Auslage stattfand, ohne Abzug für die mögliche Verschlechterung desselben bis zu seiner glücklichen Ankunft im Bestimmungshafen. Aus dieser Ursache ist es billig, daß wenn der Beitrag zur Havarie grosse aus einer solchen Kosten-Auslage entspringt, die Güter nur nach dem Werthe kontribuiren, den sie zur Zeit der Auslage besessen haben. Denn jeder Betheiligte wird in dem Verhältniß des für ihn gerettenden Werthes zum Ganzen, der Schuldner desjenigen, der diese Auslage für ihn bestreitet, und dieser darf unter keinen Umständen durch später erfolgte, anderen zum Nachtheil vorfallende Ereignisse dabei leiden. Diese Behauptung wird das folgende Beispiel vollkommen erläutern. Ein mit Früchten oder Zucker beladenes Schiff wird genommen, wieder genommen und der Schiffer bezahlt die Rettungskosten oder den Bergelohn durch Wechsel auf seinen Rheder. Wenn im Verfolg der Reise die Früchte verderben, oder der Zucker durch Seewasser ganz ausgewaschen wird, so würde es im höchsten Grade unbillig sein, den Theil des Bergelohns und der Kosten, welche die Ladung betroffen, den Rheder allein tragen zu lassen. Dies würde jedoch die unvermeidliche Folge einer Abrechnung der Havarie nach dem Werthe der Güter in ihrem Bestimmungshafen sein. Wäre der Verderb der Güter vor der Wiedernahme des Schiffs zum Vorschein gekommen, so hätte dafür kein Beitrag zur Havarie gefordert werden können. Man nehme einen andern Fall. Ein gestrandetes Schiff wird mit außerordentlichen Kosten gelöscht und abgebracht, und das Schiff, um das Löschen zu erleichtern, bedeutend beschädigt. Wenn der Schiffer, behufs der Erhaltung und Rettung der Ladung, die Reparaturen und Unkosten bezahlt und seinen Hafen erreicht, würde es billig sein, diese Auslagen ganz oder theilweise dem Rheder zur Last fallen zu

lassen, wenn die Ladung im Verfolg der Reise beschädigt oder verdorben würde?]

Hieraus folgt im Allgemeinen die Regel, daß wenn es bei der Aufmachung einer Havarie grosse, nach erfolgter Ankunft von Schiff und Ladung im Bestimmungshafen auf Ersatz ankommt, Güter nach dem Werthe contribuiren müßten, den ihr Zustand bei ihrer Ankunft rechtfertigen wird. Dieselbe Regel gilt auch unter denselben Umständen in Betreff der Auslagen, wenn die Güter gesund ankommen, oder wenn ihr Werth vor der Zeit, wo diese Auslagen stattfanden, durch innerlichen Verderb, oder äußerlichen Schaden geschmälert oder verschlechtert wird. Denn da diese Güter nicht dazu bestimmt waren, um in einem Zwischenhafen verkauft zu werden, so darf der Werth, den sie an einem solchen Orte zur Zeit der gemachten Auslage besaßen, völlig so, als wär's im Bestimmungshafen, betrachtet werden. Und dieselbe Bemerkung läßt sich auch auf die nothwendige Vermehrung, während der Fortsetzung der Reise, irgend eines Schadens anwenden, der schon zur Zeit der gemachten Auslage existirte. Denn woferne dergleichen Güter nicht im Zwischenhafen verkauft werden, so kann es nicht gesagt werden, daß sie zur Zeit der Auslage mehr werth gewesen seien, als daraus am Ende gelöst worden ist. — Wenn aber die beschädigten Güter im Zwischenhafen verkauft werden, um ihrem ferneren Verderb zu thun, so wird der Netto-Ertrag, der daraus an diesem Orte gelöst wird, der Betrag sein, der zur Havarie grosse contribuiren muß. Diese Regeln stimmen mit der Englischen Praxis überein. (Siehe Benecke ibid. p. 300.) Wenn es sich aber ergeben sollte, daß die Güter, nach der dafür gemachten Auslage beschädigt oder verdorben werden sollten, so müßten sie zu dieser Auslage nach ihrem vollen Werth beitragen, denn sie würde nicht minder stattgefunden haben, wenn Schiff und Ladung zusammen, bei der Fortsetzung der Reise verloren gegangen wären.

So werden auch manchmal dieselben Güter in ganz verschiedenem Maße für Beiträge zu diversen, separarten Forderungen für Havarie grosse in Anspruch genommen. Wir wollen z. B. annehmen, daß ein Schiff wieder genommen, und daß für eine Ladung in völlig gesundem Zustande, die Rettungskosten ausgelegt werden, daß aber bei der Fortsetzung der Reise eine neue allgemeine Havarie stattfindet, und zwar nachdem die Ladung beschädigt worden, so wird dieselbe das erstemal nach ihrem vollen Werthe, das zweitemal aber nach Maßgabe ihres verminderten Werthes zur Zeit ihrer Ankunft zur allge-

gemeinen Havarie beizutragen haben. Auch auf einzelne Theile der Ladung, welche beschädigt worden sind, findet die Anwendung dieser Regel statt, und sie muß in allen Fällen allgemeiner Havarie einer gemischten Natur, nicht ausser Acht gelassen werden, zumal, wenn die Kosten im Vergleich zu dem geforderten Schaden-Ersatz, beträchtlich sind.

Der Netto-Werth, nach dem Güter gewöhnlich zu contribuiren haben, ist der Betrag, der zu der Zeit, wo sie zu Händen ihres Consignatairs gelangen, daraus gelöst werden kann, und übrig bleibt, nachdem Fracht, Zollgebühren und Landungskosten davon abgezogen worden sind. Werden Güter unter Disconto für baar Geld, und ein Theil davon auf Credit verkauft, wodurch ein höherer Preis ermöglicht wird, so muß von diesem ein verhältnißmäßiger Abschlag für Disconto und Del Credere gemacht werden. Für Assekuranz-Prämie findet kein Abzug statt, denn diese ist in dem Factur-Preis mit einbegriffen, und ihre Zahlung hängt nicht von dem zukünftigen Zustand der Güter ab; — auch nicht für Commission, denn alle Betheiligte müssen auf gleichen Fuß gestellt werden, mögen die Güter in die Hände ihrer Eigenthümer oder eines Commissionairs gerathen.

Wenn ein Schiff nach seinem Abgangshafen zurückkehrt, oder gleich im Anfang seiner Reise einen Nothhafen angeht, und nun die allgemeine Havarie in des Schiffs Abgangshafen aufgemacht werden soll, so muß der Kosten-Preis der Güter bis an Bord, ohne die Prämie, die Grundlage derselben werden, nicht der Werth, zu welchem sie in der Police taxirt sind, weil dieser keineswegs ihr wirklichen Werth ist, auch nicht ihr Werth im Bestimmungshafen, denn diesen ist nur ein bedingter Werth, und der Beitrag muß unter diesen Umständen ohne Bedingung, und ohne Rücksicht auf das künftige Schicksal von Schiff und Ladung, bezahlt werden. Dieselbe Regel bleibt auch zu beobachten, wenn nach erfolgten Auslagen zum allgemeinen Besten, und ehe die Aufmachung der Havarie stattgefunden hat, Schiff und Ladung ganz zu Grunde gehen. Es folgt von selbst, daß in allen diesen Fällen die Güter, welche beschädigt wurden, ehe die sie betreffenden Auslagen gemacht worden sind, nur im Verhältniß ihres verminderten Werthes zu contribuiren haben.

Wenn eine Ladung in einem Zwischenhafen verkauft werden muß, so ist ihr Netto-Ertrag nach Abzug der Verkaufskosten und Commission der eigentliche Belauf, von der Contribution zur allgemeinen Havarie zu bezahlen bleibt.

Als allgemein geltende Regel bei Aufmachung einer Havarie grosse, läßt sich dies annehmen, daß für geworfene Güter nach demselben Werthe contribuirt werden muß, der als der Maßstab ihrer eigenen Contribution gilt, und dieser Werth, mit geringen Ausnahmen, wovon Hamburg die bedeutendste ist, wird der Netto-Werth sein, der daraus bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen hätte gelöst werden können, nach Abzug von Fracht, Zollgebühren und Landungskosten. Daß in Hamburg der Werth der über Bord geworfenen Güter, nach dem Einkaufs-Preis, (Factur-Werth) mit Hinzuziehung der Versendungskosten, Fracht und Assekuranz-Prämie geschätzt wird, das haben wir bereits bemerkt. Ist imaginairer Gewinn darauf versichert, so hat der Versicherer solchen als Total-Schaden zu ersetzen.

Geschieht der Wurf bald nach der Abreise des Schiffes, in der Nachbarschaft seines Abgangshafens, wohin es dann, als dem nächstgelegendsten zurückkehren würde, und geschähe die Aufmachung der Havarie grosse daselbst, so ist es bereits oben angedeutet worden, daß Contribution für die geworfenen Güter nach ihrem Werthe zum Einkaufs-Preise stattfinden müßte, weil das ihr Werth in dem Hafen sein würde, wo die Aufmachung geschieht. In den Vereinigten Staaten ist dies durch ein gerichtliches Erkenntniß zur Regel geworden, siehe den Rechtsfall von Tudor v^s Mascomber (in 4 Pickerings Rep. 34) den auch Phillips im zweiten Bande seines Werkes p. 134 citirt. Damit einverstanden ist ebenfalls Benecke (siehe Principles of Indemnity p. 289) jedoch mit dem Unterschiede, daß dieser in sehr bestimmten Ausdrücken die Prämie von dem Einkaufs-Preise ausschließt, dagegen die richterliche Entscheidung in Boston zu dem Glauben berechtigt — denn bestimmt ist nichts darüber gesagt — daß sie hinzugeschlagen werden müsse. Wenigstens hat sich Arnould, in seinem zweiten Bande p. 929 darauf gestützt, und angenommen, daß der Contributions-Werth der geworfenen Güter, nach ihrem Einkaufs-Preise, mit Unkosten und Prämie, zu bestimmen bleibt. In dem genannten Falle handelte es sich um eine Ladung Eis, deren eigentlicher Werth nur nach Maßgabe der Kosten, um es auszuschneiden und an Bord zu bringen, festgestellt werden konnte.

Nach einer ebenfalls in den Vereinigten Staaten abgegebenen Entscheidung (siehe Phillips Vol. II p. 137 ist es festgestellt worden, daß in allen Fällen, wo der ganze Werth des verlorenen Schiffes durch Contribution in Havarie grosse zu erheben bleibt, wie z. B. in dem Fall eines Total-Verlustes durch willkührliche Strandung, wobei

über die Ladung gerichtet wird, das Maaß des Verlustes in der Abrechnung kein anderer sein kann, als der Werth desselben, in den Augen seiner Rheder oder Eigenthümer in dem Augenblick, wo die Strandung stattfand. In demselben Falle, (von Columb. Insur. Comp. v. Ashby, ibid) wurde es auch bestimmt, daß zu dem verlorenen Fracht-Gewinn des Schiffs, wäre es glücklich angekommen, nach dessen Brutto-Betrag contribuirt werden müsse. Die geborgenen Güter selbst bezahlen natürlich Distance- oder Prorata-Fracht, und diese letztere hat wiederum in demselben Verhältnisse als die Güter zur Havarie grosse zu contribuiren.

Für Güter die zum gemeinsamen Besten verkauft worden sind, kann wie in dem Falle geworfener Güter die Vergütung in Havarie grosse, nur nach dem Werthe stattfinden, den man dafür im Bestimmungshafen, nach Abzug von Fracht, Zollgebühren und Landungskosten, erhalten haben würde. Dies ist bereits erwähnt worden, desgleichen, daß der etwaige Vortheil beim Verkauf ihren Eigenthümern rechtmäßig zukomme. Denn da der Verkauf derselben in dem Lichte einer erzwungenen Anleihe zu betrachten bleibt, so folgt natürlich, daß die Borger den ganzen erborgten Betrag zurückgeben müssen, ohne zu der Einwendung gegen den erzwungenen Darleiher berechtigt sein, und sagen zu können, daß wenn sie ihm sein Eigenthum nicht genommen hätten, so würde er selbst viel weniger daraus gelöst haben. (Siehe Phillips, Vol. II p. 135.) Gegen diese Ansicht der Sache spricht sich Benecke (siehe Principles of Indemnity p. 274) und zwar aus dem Grunde aus, daß da die Güter nach dem Netto-Werthe ersetzt werden müssen, den sie im Bestimmungshafen, bei glücklicher Ankunft gehabt haben würden, und da der Verkäufer den etwaigen Verlust in einem solchen Falle zu tragen haben würde, so sei es nicht mehr als billig, daß ihm der etwaige Gewinn zukomme. Der Verkauf geschah für Rechnung des Verkäufers, sagt er, und nicht für Rechnung des Eigenthümers, und für den Unterschied mußte der erstere aufkommen. Der streitige Punkt ist in England nie gerichtlich entschieden worden. Aber in dem Rechtsfalle von Richardson v. Rowzee (siehe 3 Barnew & Ald. 237) wo es sich ergab, daß die Güter in einem Zwischenhafen hatten verkauft werden müssen, und ein Gewinn das Resultat des Verkaufs war, die Frage des Rechts zu denselben aber, Schiedsrichtern unterworfen war, entschieden diese zu Gunsten der Eigenthümer, und das Gericht der „King's Bench," an dessen Spitze damals sich der Oberrichter Abbot (nachheriger Lord

Tenterden) befand, bestätigte dies Urtheil, wobei er bemerkte: „Ich „kann nicht sagen, daß die Entscheidung eine irrthümliche war, denn „wenn wir gesetzlich annehmen wollen, daß der Rheder durch einen „solchen Verkauf, wie der gegenwärtige, wohl verlieren, aber nie gewinnen könne, so verschaffen wir ihm die strengste aller möglichen „Aufforderungen, darauf zu sehen, daß alle Güter an Ort und Stelle, „d. i. ihren Bestimmungshafen gelangen.“ Der Richter Hulroyd bemerkte ebenfalls: „Starke Gründe sind allerdings vorhanden, mit „dem Eigenthümer das Recht eines Vortheils auf die verkauften Güter „abzusprechen. Wenn aber der Schiffer sich das erforderliche Geld „hätte verschaffen können, so hatte er kein Recht zum Verkauf; wenn „er nun aber zum Verkauf der Güter geschritten ist, so gehört der „Ertrag derselben, ihrem Eigenthümer, denn dem Rheder sollte es „unter keinen Umständen erlaubt sein, sich einen Gewinn durch den „Verkauf der Güter zu verschaffen.“

Man beurtheile diesen Fall nun mit dem Maßstabe des Hamburger Gebrauchs in der Hand, wo die Güter nach dem Einkaufs-Preise nebst Kosten zu vergüten bleiben, welcher Reiz würde es unter gleichen Umständen nicht für den Schiffer sein, wenn er, bekannt mit dem Einkaufs-Werth derselben und mit dem offenbaren, leicht zu berechnenden Vortheil von Augen, ohne Zaudern sich zum Verkauf entschlösse, und dadurch das was dem Eigner der Güter gebührt, in die Tasche stecken könnte?

Legt auch, gesetzlich oder gebräuchlich, die Pflicht sich zu einem derartigen Verkauf durch die Orts-Behörden, nach vorhergegangener Besichtigung, autorisiren zu lassen, der Willkühr des Capitains ein Hinderniß in den Weg, so ist es doch begreiflich, daß es einem gewissenlosen Manne nie an Mitteln fehlen kann, darauf einzuwirken, und die Beobachtung seiner Pflicht zu einem Gaukelspiel zu machen.

Wenn für Reparaturen, welche rechtmäßiger Weise zu denen gehören, die ihre Stelle in der Aufmachung der Havarie grosse finden müssen, Gelder im Auslande, durch Wechsel, Bodmerei-Anlehn u. s. w. erhoben werden, so ist der wirklich ausgelegte Betrag, mit Inbegriff der Zinsen gewöhnlich, so wie Bodmerei-Prämien und jeder Verlust am Course der Wechsel, in Havarie grosse zu vergüten, und somit, als durch Contribution zu ersetzen, bleibt

Schäden am Schiffe werden hier und dann nach dem wirklich ausgelegten Kosten-Betrage in Havarie grosse ersetzt, wenn solche

Taxe nicht überstreigt; sonst aber nur nach der, im Nothhafen vor der Reparatur gemachten Taxe.

Als allgemeine Regel dürften demnach folgende angenommen werden können.

1) Zu Gütern, welche zum gemeinsamen Besten geworfen oder verkauft worden sind, muß nach dem Werthe contribuirt werden, den sie im Bestimmungshafen gehabt haben würden. Hierin, wie mehrfach erwähnt, macht Hamburg eine Ausnahme.

2) Schäden am Schiffe werden durch Contribution, von dem für die nöthigen Reparaturen wirklich ausgelegten Kosten-Betrag ersetzt, wobei ein Drittheil, neu für alt, abgezogen wird.

3) Verlust an der Fracht wird nach der Bruttosumme berechnet, welche für die geworfenen oder verkauften Güter zu bezahlen gewesen sein würde.

4) Auslagen für die Erhebung der erforderlichen Gelder im Auslande — nach der wirklichen Ausgabe, mit Zuschlag gewöhnlicher und außerordentlicher Interessen und des Verlustes am Course. In den Hamburger Dispachen, werden Vergütungszinsen für spätres Incasso nicht aufgenommen, wie das z. B. in Stettin geschieht.

Der allgemeine Grundsatz, auf welchem die Schätzung des zur Contribution berechtigten Eigenthums beruhen muß, ist dieser:

„Der Werth des durch Opfer oder Auslagen seinem Eigner gerretteten Eigenthums, dient als Maßstab des Werthes, nach welchem „dasselbe zum Ersatz des erlittenen Verlustes beizutragen hat" — oder in andern Worten: „der Contributions-Betrag der verschiedenen Interessen muß gerade so viel sein, als der Werth den sie in den Augen ihrer Eigner zu der Zeit und an dem Orte besaßen, auf welche sich die Vertheilung bezieht."

Der Zeitpunkt, in welchem die Schätzung geschieht, hängt durchaus von der Natur des Havarie-Schadens ab, je nachdem Ausgaben oder Opfer dazu die Veranlassung gegeben.

In dem ersteren Falle der Ausgaben, beginnt die durch Contribution abzutragende Schuld von dem Augenblicke an, wo sie gemacht worden ist und muß jedenfalls bezahlt werden, was auch immer der Ausschlag und das definitive Schicksal der Unternehmung sein mag; deswegen muß in der zu machenden Vertheilung, Zeit und Ort, in welchem die Auslage stattfand, zur Grundlage derselben angenommen werden — der Contributions-Werth ist, wie schon gesagt, der Werth den es in den Augen seines Eigners zur Zeit der Auslage besaß,

ohne Berücksichtigung der nach der Auslage eingetretenen Verschlechterung desselben. (Siehe Benecke's „Principles of Indemnity“. p. 298.)

Wo der Verlust oder Schade, der durch Contribution in Havarie grosse zu ersetzen bleibt, von Opfern herrührt, da dürfen die Eigner des Contributionspflichtigen, der Gefahr immer noch bloßgestellten Eigenthums, dasselbe nicht eher als gerettet ansehen, als bis seine Ankunft an dem Orte erfolgt ist, wo die Aufmachung des Schadens geschehen soll. Dieser Ort müßte, wo möglich der Bestimmungshafen sein, und die Zeit der Aufmachung mit der Zeit des Schiffes Ankunft zusammen treffen. Hieraus ist sodann die Englische Regel geflossen, daß der Contributions-Werth der verschiedenartigen geretteten Interessen, durch den Netto-Werth vertreten wird, den sie im Bestimmungshafen, im Augenblick besitzen, wo sie in die Hände ihres Eigners gelangen. (Siehe Stevens on Average p. 49 Edit. 5.) Phillips, so wie Arnould sind der Ansicht, daß wo die Havarie grosse beide Arten von Schäden, d. i. durch Opfer und durch Ausgaben, in sich begreift, die Aufmachung nach zwei verschiedenen Grundsätzen geschehen müßte. Der letztere aber erkennt, daß man bisher in England diese Regel nicht angenommen habe und daß sie den gewöhnlichen Geschäftsgang des Assekuranz-Wesens dadurch in nicht geringem Maße erschweren und verwirren würde. (Siehe Arnould, Vol. II p. 994.)

Bei der Aufmachung allgemeiner Havarien, sind es drei Dinge, deren Beitrag besondere Berücksichtigung verdient. Diese sind: das Schiff, die Fracht und die Ladung.

Wir wollen diese drei Gegenstände einzeln besprechen.

Daß ein Schiffs-Rheder in demselbe Maße wie die Eigner der Ladung zur Havarie grosse für den ganzen Werth dessen contribuiren müsse, das durch die angewandten Maßregeln zum gemeinsamen Besten gerettet ward, hat aufgehört einem Zweifel unterworfen zu sein.

Das Schiff wird nicht wie die Ladung, nach einem Bestimmungshafen gesandt, um dort verkauft zu werden, daher kann auch der zufällige Werth, den es dort bei seiner Ankunft haben möchte, dem Verlauf, nach welchem es seinen Beitrag zu leisten hat, nicht zur Grundlage dienen, den einzigen Fall ausgenommen, wo ein solcher Verkauf beabsichtigt wird, oder vorfällt. Der einzige richtige Werth der dem Schiffe, Behufs der von demselben zu leistenden Contribution beigemessen werden kann, ist derjenige, den dasselbe im Augenblicke seiner Ankunft in den Augen seiner Rheder besitzt, und auf diesen Werth kann der Umstand, daß ein solches Schiff

ausdrücklich im Bestimmungshafen seyn worden, mit Hinzurechnung der Vergütung, die es in Havarie gross erhält, und b) die Fracht, nach Abzug der Zollkosten, wie solche sich aus der Musterrolle des Schiffs ergiebt.

Nach dem Französischen „Code de Commerce" Art. 403 wird kein Wiedereinkauf (rachat) von Schiff und Ladung Contribuirend von den Eigenthümern nach dem Marktpreise bezahlt, den sie zu ihrem Löschungsplatze haben dürften, unter Abzug der daraus haftenden Unkosten; und es wird zur Havarie gross von der Hälfte des Schiffs und der Fracht contribuirt. Unter der Benennung „rachat" wird augenscheinlich Wiedereinlösung verstanden; der Art. 401 des „Code de Commerce" enthält, in Rücksicht des Betrags zur Havarie gross, eine ganz gleichlautende Vorschrift, Waaren, Schiff und Fracht betreffend.

Dem Holländischen „Wetboek van Koophandel" Art. 727 zufolge contribuirt das Schiff zur allgemeinen Havarie nach dem Werthe, den es bei seiner Ankunft im Bestimmungshafen besitzen mag, mit Zuschlag dessen, das in Havarie gross als Entschädigung verglitten worden mag.

Im Spanischen Handelsgesetzbuch Art. 935 ist vorgeschrieben, daß das Schiff mit seinen Gerathschaften, nach dem Werthe contribuiren muß, den es am Löschplatze in seinem dasigen Zustande hat, und daß die Schätzung des Schiffs und der Ladung durch Sachverständige geschehen muß, welche dem Art. 936 des gedachten Gesetzbuches zufolge, das Handels-Gericht am Löschplatze, wenn die Entladung auf Spanischem Gebiet geschieht, aus den Personen ernennt, die durch die Interessenten oder ihre Vertreter, denen auch von Amtswegen, wenn sie es unterlassen sollten, vorgeschlagen sind. Findet die Entlöschung im Auslande statt, so steht die Ernennung der Spanischen Consul zu, und befindet sich keiner allda, der gerichtlichen Behörde, die in Handelssachen erkennt.

Der Portugiesische „Codigo Commercial" Art. 1241 folgende hält buchstäblich den Inhalt des Holländischen, oben angeführten Art. 727.

Das Sardinische Handels-Gesetzbuch weicht diesmal sehr von den Verfügungen seines Vorbildes, des Französischen ab. Dem Artikel 449 desselben zufolge geschieht in Havariefällen die Schätzung der Schiff und Ladung treffenden Verluste und Schäden, durch Eigends dazu, von dem Präses des Handels-Gerichts, wenn im Auslande, durch den Königlichen Consulat-Agenten, und wenn keiner da wäre,

durch die Local-Autoritäten ernannten Sachkundigen. Diese kommen nach dem Art. 440, die Aufnahme der Schäden und Verluste zu, und die Entscheidung wird nach ihrer Beurtheilung vom Handels-Gericht executorisch.

Der Art. 452 bestimmt, daß nur in dem Falle, wo der Schiffer, zur Erleichterung des Seewurfes, ein absichtlicher Schaden zugefügt worden ist, Contribution für erlittene Seeschäden vom Cargo gefordert werden kann. Art. 453. „Wenn das Schiff nicht durch den Seewurf gerettet wird, so kann keine Contribution stattfinden. Die geworfenen Waaren sind weder zum Ersatz noch zur Entschädigung der geworfenen und beschädigten Güter gehalten." Art. 454. „Wenn der Seewurf das Schiff rettet, und wenn das Schiff nachher, in der Fortsetzung seiner Reise verlohren geht, so tragen die geborgenen Güter zur Havarie grosse nach dem Werthe bei der Ihrer verübt, nach Abzug der Bergungskosten." Art. 455. „Die geworfenen Güter contribuiren in keinem Falle zum Ersatz der Schäden, welche nach dem Wurfe die geretteten Güter betroffen haben. Waaren contribuiren keineswegs zum Ersatz des verlohrnen, oder zur ferneren Schiffahrt untauglich gewordenen Schiffes." (Die Einnavigabilité.) Art. 456. „Wenn aber, nach vorhergegangener Berathschlagung, das Schiff geöffnet worden ist, um daraus die Güter herauszunehmen, so contribuiren dieselben zum Ersatz des dem Schiffe dadurch zugefügten Schadens."

Die „Allgemeinen Bedingungen der sechs Assecuranz-Compagnien" sind in Betreff des Schadens des zur Gewinnung grosser beigetragenen Werthes des Schiffes ebenfalls, indem sie in ihrem Artikel 23 ganz kurz sagen: „Das Schiff wird bei der Reparation seines Beitrags zur Havarie grosse in seinem wahren Werthe angenommen." Wie dieser und nun dieser zu bestimmen bleibt, wird nicht gesagt, aber der sechste Abschnitt der gedachten Bedingungen enthält nicht weniger als 14 verschiedene Vorschriften, die Ernennung und Competenz der in streitigen Fällen zu ernennenden Schiedsrichter.

Nach der Schwedischen Versicherungs-Ordnung contribuirt das Schiff nach dem Werthe, welcher demselben nach seiner Ankunft durch Sachkundige beigemessen wird. Wenn es aber in der Nothwendigkeit gewesen ist, so erschlägt die Contribution nach dem baaren Werthe — ein wunderseltsamer Artikel, bemerkt Wenckes besonders

wenn streitig die Abgrenzung des Verhältnisses zwischen dem Schiffseigenthümer und den Eigenthümern der Ladung angewandt wird. Von der Fracht wird nichts gesagt.

Die Dänischen Artikel (XII) enthalten die nämlichen Vorschriften in Betreff des Schiffes sowohl als der Güter, welche in der Police taxirt worden sind. Enthält die Police keine Taxe, so contribuirt das Schiff nach dem Werthe, den es in seinem Abgangshafen hatte, oder zu der Zeit, in der der Auftrag zur Versicherung gegeben wurde. Auch muß außerdem die Fracht contribuiren.

Die Einführung des Französischen „Code de Commerce" in Louisiana, dessen Gebrauch seitdem nicht wieder aufgehoben worden ist, hat weder auf das dortige Assecuranzwesen noch auf die damit verknüpften Usanzen Einfluß gehabt. Nach diesem contribuirt das Schiff für die Hälfte seines Werthes und die Fracht für ein Drittheil zur Havarie-grosse. Ist für die Reise aus und zu Hause die Fracht zu einer Summe stipulirt worden, so contribuirt dieselbe nur für ein Drittheil, nicht von dem Ganzen, sondern von dem Theile, der dieser Contributionspflicht ausgesetzt ist. In allen Fällen eines Nothanhalts und einer Reclamation contribuirt das Schiff für seinen ganzen Werth. (Siehe Baldasseroni, Tom. IV. Tit. V. § 63 und Tit. IV. § 501).

In den Vereinigten Staaten herrscht keine allgemeine Regel in Betreff des contributionspflichtigen Werthes des Schiffes in Havarieangelegenheiten. Aber bei einer besonderen Gelegenheit sieht den Rechtsfall von Loaves worth und Dalsfald I. Caines 574), ward in New-York für ein genommenes und aufgehaltenes Schiff ein Fünftheil von seinem wirklichen Werth am Anfang der Reise abgezogen, um den contributionspflichtigen Werth bestimmen zu können, und diese Regel, (so offen auch Phillips sich dagegen ausgesprochen haben mag), ist seitdem auch in mehreren Staaten eingeführt worden, wie z. B. in Pennsylvanien. In Massachusetts hat man aber den von Phillips gemachten Einwendungen Gehör und Einfluß gewährt; auch ist, wie es erscheint, in New-York eine Regel wie zur Geltung gekommen, wo sich Mittel finden ließen, den wahren Werth des Schiffes bestimmen zu können, und in dem Rechtsfalle von Bell v. Gurney (siehe 2 Johnson 98), wurde der Betrag, wofür das Schiff öffentlich verkauft worden war, als der contributionspflichtige Werth angenommen. (Siehe Phillips, Vol. II p. 142).

Die Vorschriften des Preußischen Assekuranz-Rechtes in Betreff der großen Havarie sind sehr zahlreich. Wir heben diesmal nur das aus, was auf den Contributionspflichtigen Werth des Schiffes Bezug hat.

§ 1868. „Zur Bestimmung des Verhältnisses zwischen Schiff „und Ladung, muß der Werth des Schiffes nebst Zubehör, nach dem„jenigen Zustande, in dem es aus der See gekommen ist, durch ver„eidete Sachverständige geschätzt werden.“

§ 1869. „Die zur Fortsetzung der Reise zur Retour bestimmten „Mund- und Kriegs-Provisionen kommen nicht in Anschlag; wohl „aber das durch die zurückgelegte Reise verdiente Frachtgeld, nach „Abzug desjenigen, was die Rheder daraus noch zu bezahlen haben, „besonders der noch rückständigen Hauer des Schiffers und des Vol„kes, imgleichen des Beitrags zur kleinen Havarie.“

Der Preis, wofür im Bestimmungshafen das angekommene Schiff wirklich verkauft wird, bestimmt überall auch den Betrag, von welchem es zur Havarie grosse beitragen muß. So ward in den Vereinigten Staaten ein Schiff, das nach dem Seewurfe gerettet, aber im Verfolg der Reise so sehr beschädigt worden war, daß man dasselbe nothwendiger Weise verkaufen mußte, in Havarie grosse nach dem Betrag berechnet, den der Verkauf gab. (Siehe den Fall von Bell v. Smith 2 Johnson's Rep. 98.)

Eine feste, unveränderliche Regel herrscht in dieser Hinsicht in England nicht. Aber Stevens, der bei allen dortigen Aufmachungen von allgemeinen Havariefällen als eine der ersten Autoritäten gilt, schreibt folgende Regel als diejenige vor, deren Anwendung die Praxis heiligen sollte:

Von dem ursprünglichen Werthe des Schiffes in dem Augenblicke, wo dasselbe segelt, müßten abgezogen werden: 1) die ausgelegten und verbrauchten Victualien und Geräthschaften; 2) alles was als Abnutzung während der Reise gelten kann; 3) irgend ein partieller Verlust, der bis zu dem Augenblicke stattfinden kann, wo der allgemeine Havarieschaden eintritt. (Siehe Stevens on average p. 53 Edit. 5.)

In Betreff des ersten Punktes scheint es nicht mehr als recht und billig, daß der Werth der Victualien und Geräthschaften (Stores) eher von dem Werthe des Schiffes, als von dem Belauf der Fracht abgezogen werde.

In Betreff des zweiten, der Abnutzung, kann kein Zweifel herrschen. Pardessus hat mit vielem Rechte bemerkt: „das was „durch den Seewurf gerettet wird, ist kein neues Schiff, sondern „vielmehr ein Schiff, welches durch die Abnutzung der Reise mehr „oder weniger schlecht geworden ist.“ (Le jet n'a pas sauvé un navire neuf, mais un navire plus ou moins degradé par la navigation.) Siehe Pardessus, Cours de Droit. Comm. Vol. III p. 241 edit. 1841.

In Betreff des dritten Punktes scheint kein Grund vorhanden zu sein, um den Abzug auf die Schäden zu beschränken, welche vor dem allgemeinen Haveriefall stattgefunden haben können, denn der einzige Werth, der bei der Aufmachung berücksichtigt werden muß, ist der Werth, den der Eigner denselben in dem Augenblicke beimessen kann, wo es in seine Hände kommt, und dieser Werth — sagt Benecke — (siehe Principles of Indemnity p. 311) muß derjenige sein, den das Schiff in dem Hafen besitzen kann, wo die Aufmachung geschieht, nachdem alle von demselben erlittene Schäden oder Verluste, bis zu dem Zeitpunkt seiner Ankunft, davon abgezogen worden sind. Phillips ist der Ansicht, daß auch alle folgende allgemeine Havarie-Schäden abgezogen werden müßten, aus dem Grunde, daß der Antheil des Schiffs an denselben, und Alles, was dafür bezahlt worden ist, des Rheders Verlust vermehrt, folglich mittelst des gebrachten Opfers für ihn nicht gerettet wird. (Siehe Phillips on Insurance Vol. II p. 148.) Dieser Ansicht zufolge ward in Boston, in dem Rechtsfalle von Dodge v. Union Ins. Comp., wo ein Schiff nach dem Seewurfe schaierte und allerlei Materialien daraus gerettet wurden, gerichtlich entschieden, daß diese für ihren dermaligen Werth, nach Abzug der Kosten und des Bergelohns, zur Havarie grosse contribuiren müßten. (Siehe Pickering's Rep. p. 453.)

Boyd, Phillips und Stevens, (der erstere im zweiten Bande seines Werkes p. 144 und der letztere in dem seinen p. 54 Edit. 5) behaupten, daß wo die allgemeine Havarie aus dem Opfer eines Theiles des Schiffes selbst, wie z. B. eines Mastes, eines Kabeltau's entspringt, die mittelst allgemeinen Beitrags dem Schiffe für diesen Verlust vergütete Summe, in der Abmachung dem wahren Werthe des Schiffes hinzugefügt werden müsse. Die eigentliche Sachlage würde sich demnach folgendermaßen gestalten.

Ursprünglicher Werth des Schiffs beim Anfang der Reise		£ 1000. —
wovon abgeht: für Partikular-Havarie	£ 50. —	
für Victualien und Abnutzung	50. —	
		£ 900. —
dagegen für erhaltenen Beitrag hinzuzufügen ist		50. —
Wahrer Werth, der zu contribuiren hat		£ 950. —

Es bleibt unter allen Umständen eine schwierige Aufgabe, den wahren Werth zu bestimmen, wofür das Schiff seinen Beitrag zur Havarie grosse zu leisten hat, und alles, was man erwarten darf, ist, daß man der Wahrheit nahe komme. Der Schätzung der Schiffsbesichtiger oder Experten in den Häfen des Auslandes, mangelt es häufig an Genauigkeit, und in den Fällen selbst, wo ihnen hinsichtlich der erforderlichen Sorgfalt nichts vorzuwerfen wäre, so geben sie den Werth an dem Orte, wo das Schiff repariret oder die Havarie aufgemacht wird, ohne die mindeste Rücksicht auf den Werth zu verwenden, den das Schiff an des Rheders Wohnort haben mag. Unter solchen Umständen, obgleich die Taxe in der Assekuranz-Police nur das Verhältniß zwischen Rheder und Versicherer betrifft, so möchte sie doch oft, wo keine Ursache zu Zweifeln über ihre Genauigkeit vorliegt, den richtigsten Maßstab zur Bestimmung des Contributions-Werthes abgeben. Indem man diese Schätzung oder Taxe als Grundlage der Werthbestimmung des Schiffs für dessen Beitrag zur Havarie grosse annimmt, muß darauf gesehen werden, ob das Schiff für seinen ganzen Werth beim Anfang seiner Reise, mit Inbegriff der Ausrüstungskosten, der Vorschüsse für Bolshauer, Assekuranz-Prämie und — wie es in England geschieht — der Netto-Fracht angenommen worden ist, oder ohne die Ausrüstungskosten und nach Abzug der Brutto-Fracht und des wahrscheinlichen Betrags der Abnutzung. In dem ersten Falle, aber nicht in dem letzeren müßten die Ausrüstungskosten, Victualien u. s. w. Abnutzung und Prämie abgezogen werden.

In England, wo der Gebrauch es mit sich bringt, daß die Brutto-Fracht versichert werde, da müßten die Kosten nicht in die Versicherung auf Casco mit eingeschlossen werden. Da aber Versicherer dort immer für Victualien verantwortlich bleiben, so müssen sie als miteinbegriffen in die Taxe oder Schätzung betrachtet werden.

Desgleichen, bei dem dort ebenfalls herrschenden Gebrauch, die Prämie mit einzuschließen und für Abnutzung nichts abzuziehen, muß dies,

wie jeder andere Gegenstand, der etwa in die Schätzung mit einbegriffen worden wäre, von derselben abgezogen werden, will man zu dem wahren Contributionspflichtigen Werth des Schiffs gelangen. Außerdem müßte der ganze Seeschaden, den das Schiff erlitten haben möchte, abgezogen werden, wenn der Beitrag aus dem Opfer gewisser Gegenstände fließt, die während der Reise nicht bezahlt worden sind, jedoch nur der Theil des Schadens, den man vor dem Unfall erlitten, der zu der Havarie grosse die Veranlassung gegeben haben dürfte, wenn die Forderung für Vergütung aus Unkosten und Auslagen herstammt; und der Belauf des von dem Schiffe bestandenen Schadens, der durch allgemeinen Havarie-Beitrag ersetzt wird, muß dann zu dem Werthe des Schiffes geschlagen werden.

Ist der ganze Belauf, der durch Partikular-Havarie nothwendig gewordenen Reparaturen abgezogen worden, so daß der Abnutzung Rechnung getragen ist, so kann auch selbverständlich außerdem Nichts für Abnutzung abgezogen werden.

Die Fracht betreffend, kann es dem aufmerksamen Leser nicht entgehen, daß durch die zum gemeinsamen Besten ergriffene Maßregel der Rheder oder Schiffs-Eigenthümer gerade so viel von der Fracht rettet, als er am Ende dafür erhält, nach Abzug des Theils der Volkshauer, der zur Zeit des Unglücksfalles davon unbezahlt geblieben war, und ferner nach Abzug der Hafen- und anderer Unkosten, die er nicht bezahlt haben würde, wenn das Schiff verloren gegangen wäre.

Der Grundsatz, demgemäß in allen Fällen von Havarie grosse die Fracht dazu beizutragen hat, ist dieser: daß sie nämlich einer von den Dingen war, die Gefahr liefen, in dem Augenblick, wo das Opfer gebracht ward, das zu dieser Havarie grosse die Veranlassung gegeben hat; (siehe Lord Ellenborough's Ausspruch in dem Rechtsfalle von Cox v. May, 4 Maule & Sel. 159) der Grundsatz aber, nach welchem der Contributions-Werth zu bestimmen bleibt, ist derselbe, der bei Schiffen in Anwendung kommt, nämlich, daß der Contributionspflichtige Betrag gerade so viel sein muß, als der Belauf der wirklich durch das Opfer gerettet worden ist.

Aus diesen beiden Grundsätzen ergiebt sich sodann als Regel: 1) daß die Fracht, wenn sie überhaupt zur Havarie grosse beitragen soll, zur Zeit des gebrachten Opfers in der Schwebe gewesen sein muß; 2) daß der Contributionspflichtige Betrag der Fracht, die wirkliche Summe ist, welche der Rheder zuletzt als Fracht empfängt, nach-

dem alle den Gewinn derselben betreffende Urkunden denen abgenommen worden sind. (Siehe Stevens p. 63 und Phillips Vol. II p. 149.)

Alle Erkenntnisse, welche in denen hieraus herzuleitenden Fällen abgegeben, und die praktischen Regeln, welche als Norm darin angenommen worden sind, stützen sich auf diesen zwei Grundsätzen. Aus dem ersten ergiebt sich, was in den Vereinigten Staaten als das Resultat aller gerichtlichen Entscheidungen über diesen Punkt angesehen werden muß, nämlich dies, daß wenn die Ladung oder ein Theil derselben abgeliefert worden ist, ehe das Opfer stattfand, die dafür schuldige Fracht zur Havarie grosse nichts zu contribuiren hat (siehe in 11 Johns Rep. p. 315 und 329 die beiden Rechtsfälle von Dunham v. Newy. Freemann's Ins. Comp.), ferner, daß wenn Fracht im Voraus bezahlt worden ist, dieselbe als Fracht nichts zu contribuiren hat, daß wenn Fracht pro rata itineris verdient worden ist, dieß allein contribuirt (siehe, in Betreff des ersten Falles Phillips Vol. II p. 145 und 146, und in Betreff des letztern Maggrath v. Church 1 Caines 196), und daß, wenn in Folge eben dieses Grundsatzes ein Schiff für mehrere einander folgende Reisen befrachtet worden ist, und der Verlust im Verlauf der letzten derselben stattfindet, nur die Fracht, welche auf dieser letztern verdient worden ist, contributionspflichtig wird, da sie allein die Fracht bildet, welche ohnedas gebrachte Opfer verloren gegangen wäre. (Siehe in Phillips Vol. II p. 147 den Fall von Stafford v. Dodge 14 Pick. Rep. p. 66.)

In dem Falle eines Schiffes, das für die Reise aus und zu Haus, unter der ausdrücklichen Bedingung befrachtet worden war, daß keine Fracht für den Transport der ausgehenden Ladung bezahlt werden sollte, woferne das Schiff nicht seine Retour-Ladung glücklich zurück brächte, erhob sich die Frage, ob und in welchem Verhältniß die in Folge der Charterpartie zahlbare Fracht zu dem Onwarde grosse der ausgehenden Reise zu contribuiren haben würde. Der Fall, der dazu die Gelegenheit gab, war der folgende: Ein Schiff war von der Englisch-Ostindischen Compagnie für eine ganze Reise aus und zu Haus befrachtet, und in der betreffenden Charterparte war festgestellt worden, daß von der Compagnie eine gewisse stipulirte Fracht für die Zuhause-Reise bezahlt werden sollte, unter der Bedingung, daß das Schiff seine Reise vollende und nach seinem heimischen Abgangshafen glücklich zurückkomme, sonst aber nicht. Versicherung auf Casco war nur für die ausgehende Reise allein genommen worden, und auf dieser ausgehenden Reise

fand ein Havarie grosse Schaden statt. Ehe die Klage anhängig gemacht wurde, war das Schiff nach seinem Abgangshafen glücklich zurückgekommen, und hatte eine volle Fracht gewonnen. Der Rheder forderte von den Versicherern auf das Schiff einen pro rata Theil des Beitrags, der ihm als Eigner desselben für einen allgemeinen Havarieschaden der ausgehenden Reise auferlegt worden war, die Versicherer dagegen verlangten, als Stellvertreter des Rheders, das Recht, einen gewissen Abzug für den ihnen der Chartepartie gemäß zukommenden Antheil der Contribution auf die ganze Fracht, welche am Ende der Reise verdient worden war, machen zu können. Die Frage, über die das Gericht zu entscheiden hatte, war diese, ob eine solche Fracht, unter den vorliegenden Umständen, für die Contribution zur Havarie grosse von der ausgehenden Reise zu haften habe. Das Gericht entschied, daß dies so sein müsse, weil, wurde gesagt, die völlige der Chartepartie gemäß zu bezahlende Fracht, eine ganze, untheilbare, zum Behuf des Schiffs für die Reise aus und zu Haus angewiesene Summe sei, und daß sie folglich, wenn sie am Ende verdient worden, die Gefahr gelaufen habe, und durch die zum gemeinsamen Besten angewandten Maßregeln gerettet worden sei, selbige folglich unvermeidlicher Weise ihren Beitrag zur Havarie grosse leisten müsse. (Siehe den Fall von Williams v. London Assur. Comp. 1 Maule & Sel. p. 318.)

Ueber diesen Fall macht nun Benecke folgende gewiß richtige Bemerkungen: „In Fällen dieser Art halte ich dafür, daß trotz der Stipulation in der Chartepartie, die Fracht getheilt werden müsse, und daß nur der Theil zu contribuiren haben könne, von dem es sich offenbar herausstellen läßt, daß er zur ausgehenden Reise gehöre. Will man zuerst das zwischen den Eignern des Schiffs und denen der Ladung bestehende Verhältniß, der allgemeinen Verbindlichkeit der Contribution zur Havarie ins Auge fassen, ohne die besondere Stipulation zu berücksichtigen, welche die Ladung davon befreit, so würde es nicht schwer werden, zu begreifen, daß wenn die Fracht gar nichts zu contribuiren hätte, der Rheder des Vortheils genießen würde, die Fracht auf Unkosten der Eigner der Ladung verdienen zu können; auf der anderen Seite, wenn die ganze Fracht der Reise aus und zu Haus contributionspflichtig gemacht würde, so würde die Fracht die doppelte Gefahr einer Havarie laufen, dagegen die Ladung nur der einfachen ausgesetzt bliebe: denn die Gefahr der Havarie grosse während der ganzen Reise aus und zu Haus ist doppelt so groß, als die, welche auf einer einfachen Reise statt-

„finden kann. Hätte das Schiff in dem erwähnten Falle eine zweite „Havarie grosse auf der Retour-Reise gemacht, so würde Fracht der „ganzen Reise aus und zu Haus, demselben Grundsatz zufolge auch „für diese zu contribuiren gehabt haben, dagegen die ausgehende La„dung allein zu der ersten und die Retour-Ladung nur zu der zweiten „allgemein Havarie contribuirt haben würde.“

Diesen Bemerkungen fügt Benecke noch die folgenden hinzu: „Daß die Summen, für welche jeder Betheiligte zur Havarie grosse „beizutragen hat, nicht größer sein kann als die Summe, welche er, „ohne die ergriffenen Maßregeln, verloren haben würde, läßt sich nicht „in Abrede stellen — er kann jedenfalls für nicht mehr zu contribuiren „haben, als für den wahren Werth der geretteten Sache. Wenn Un„kosten, die in Havarie grosse zu bringen sind, im Verlauf einer Reise „vorfallen und die Reise fortgesetzt wird, so bezahlen die Betheiligten „ihre respektiven Antheile, nicht um zu dem Besitz ihres Eigenthums „zu gelangen, sondern für die Wahrscheinlichkeit der definitiven „Wiedererlangung derselben. In den gewöhnlichen Fällen, wo die „Fracht im Bestimmungshafen und auch der contributionspflichtige „Betrag dort, nach dem wahren Werthe bezahlt wird, ist die Gefahr, „welche die verschiedenen Betheiligten zu laufen haben, ehe diese Wahr„scheinlichkeit zur Gewißheit wird, für Alle die nämliche, das „heißt, der Eigenthümer der Ladung läuft in Betreff derselben, durch„aus die nämliche Gefahr, welche der Rheder, in Betreff von Schiff „und Fracht, zu laufen hat, und nach Ankunft des Schiffs und der „Ladung, hat Niemand neue Gefahren zu laufen oder neue Unkosten „zu bezahlen, ehe er wieder in den wirklichen Besitz seines Eigenthums „gelangt. Die Sache gestaltet sich aber ganz anders, wenn die Fracht „nicht im Bestimmungshafen zu bezahlen bleibt, sondern von einer „künftigen Eventualität abhängt, d. i. von der glücklichen Rückkunft des „Schiffs in dem Hafen von dem es aussegelte. Die Ladung ist in „Sicherheit und die Wahrscheinlichkeit ihrer Rettung wird zur „Gewißheit, sobald sie in ihrem Bestimmungshafen anlangt. Die „Fracht aber ist, vor der definitiven Ankunft des Schiffes, nicht ge„sichert, und um dahin gelangen zu können, wird der Rheder die Un„kosten im Bestimmungshafen zu bestreiten, einen neuen Vorrath von „Victualien für die Heimreise einzulegen haben, sein Schiff wird einer „unvermeidlichen Abnutzung ausgesetzt sein, und er wird auf dessen „Heimreise der Gefahr ausgesetzt bleiben, Schiff und Fracht zu ver„lieren, eine Gefahr, welche der Versicherungs-Prämie auf das Schiff

und die ganze Fracht dieser Reise gleichkommen wird. Von diesen Gefahren und Auslagen würde gar nicht die Rede gewesen seyn, wenn das Schiff durch das Unglück verlohren gegangen wäre, welches die Veranlassung der grossen Havarie wurde, und folglich kann es nicht behauptet werden, daß der Rheder die ganze Fracht an Ende der ausgehenden Reise gewonnen habe. (Siehe Weskett's „Principles of Insurance" p. 316–320.)

Als das Gericht seine Entscheidung gab, lag dasselbe grosses Gewicht auf den Umstand, daß die Fracht im Augenblick, wo der Prozeß anfing, wirklich gewonnen war, woraus es sich folgern liesse, daß man Behufs der Fracht nichts zu contribuiren gehabt haben würde, wenn keine gewonnen worden wäre. Betrifft die Fracht nur das Verhältniß zwischen den Versicherern auf Casco für die ausgehende Reise und den Schiffs-Rhedern, wie das in dem erwähnten Englischen Rechtsfall Statt gefunden zu haben scheint, so kommt der angeführte Grundsatz eben sowohl zur Anwendung. Der Schiffs-Rheder oder Eigenthümer wird dann von dem Eigenthümer der Fracht getrennt, und der erstere wird durch die Versicherer auf Fracht vertreten. Am Ende der ausgehenden Reise hört der Risico der Versicherer auf, und von dem Augenblick an, wird die Wahrscheinlichkeit des Vortheils der ihnen durch die zur Erhaltung des Ganzen getroffenen Maßregeln zufliessen soll, in ihrem Betreff zur Gewißheit; dagegen bleibt die Fracht immer noch den Gefahren und Auslagen ausgesetzt, die wir oben berührt haben. Die Fracht kann demnach nicht ihrem Werthe gemäß, nach des Schiffes Ankunft im Bestimmungshafen contribuiren, wenn das Schiff nach seinem Werthe, am Ende seiner ausgehenden Reise, zu contribuiren bestimmt ist. Daher dürfte denn auch in einem ähnlichen Falle, wenn die Abmachung der Havarie gosse vor der definitiven Ankunft des Schiffes geschehen soll, das Interesse aller Betheiligten es erheischen, die Fracht der ausgehenden Reise von der Fracht der Retourreise zu trennen.

Ohne Zweifel würde es zu sonderbaren und fiktiven Werthbestimmungen in den Aufmachungen der Havarie führen, wenn der Rheder Contribution von irgend einer anderen Fracht zu bezahlen haben sollte, als derjenigen, wofür er wirklich Güter an Bord empfangen hätte, oder zu empfangen berechtigt gewesen wäre. Ein Schiff kann für verschiedene, successive Reisen befrachtet worden seyn, und wenn es auf der ersteren zu Grunde geht, so läßt es sich nicht leugnen, daß der Rheder den Frucht-Verdienst aller der folgenden Reisen verlieren würde.

Es würde aber eine Absurdität sein, wenn man Ihm Contribution mit die Fracht aller folgenden Reisen auferlegen wollte, indem der Befrachter nur für eine einzige Ladung zu contribuiren haben wird.

Wenn ein Schiff in Folge einer Charterpartie in Ballast ausgeht, um eine Ladung heimzubringen, so betrifft die Frage, ob die Fracht der Return-Ladung zu der Havarie grosse einer ausgehenden Reise contribuiren soll oder nicht, nur das Verhältniß des Befrachters zu seinem Versicherer, denn im eigentlichen Sinne betrachtet, kann keine allgemeine Havarie stattfinden, wo nur eine Parthei erleidet. Die Frage müßte also verneinend beantwortet werden. Der Umstand, daß das Schiff für die Retourreise befrachtet ist, kann keinen Einfluß auf die Seegefahren der ausgehenden Reise haben, und müßte auch folglich keinen Einfluß auf die Contribution desselben haben können, so wenig als die folgenden Reisen, wofür das Schiff befrachtet werden mag. Die auf die ausgehende Reise bezüglichen Gefahren des Schiffes, haben ihr Ende erreicht, sobald es in seinem Bestimmungshafen angekommen ist; die Fracht dagegen ist allen den Eventualitäten und Unkosten der Retourreise unterworfen, wovon man sagen kann, daß sie verdient worden sei. Das Schiff ist ein Ding, das zur Zeit des Unglücksfalles eine wirkliche Existenz besitzt; die Fracht der beabsichtigten Reise ist dagegen etwas, das zu der Zeit nur in Aussicht stand, und kann durch die Dazwischenkunft mancher Umstände vereitelt werden, welche mit dem Unglücksfall, der die Veranlassung der Havarie grosse wird, durchaus in keiner Verbindung stand, wie zum Beispiel das Falliment des Befrachters. Kann eine solche Begebenheit irgend einen Einfluß auf die Verbindlichkeit des Versicherers auf Waaren, für die ausgehende Reise üben?

Es ist allerdings wahr, daß wenn ein Schiff für die Retourreise befrachtet und Versicherung für die Reise aus und zu Haus genommen worden ist, so bleibt der Versicherer verpflichtet, die ganze Fracht zu bezahlen, wenn das Schiff während der ausgehenden Reise verloren geht. Eine Maßregel also, die zur Erhaltung des Schiffes auf seiner ausgehenden Reise mit Erfolg genommen wird, gereicht ebenfalls zum Vortheil des Versicherers der Fracht, und aus diesem Gesichtspunkte betrachtet, scheint es nur gerecht zu sein, daß er zu den Unkosten beitragen sollte. Aber auch hier müssen wir bedenken, daß der Umstand, ob man Versicherung genommen habe oder nicht, auf die Aufmachung der allgemeinen Havarie durchaus keinen Einfluß haben kann. Die Regeln, welche diese Aufmachung beherrschen, sind völlig

unabhängig von der Assekuranz, und in Betreff der allgemeinen Havarie liegt dem Versicherer keine andere Verpflichtung ob, als den Versicherten für das zu entschädigen, was er in diesem Betreff zu bezahlen gehabt haben mag. Bei Versicherungen auf Fracht existirt die Sonderbarkeit, daß der Versicherer manchmal frei von aller Contribution zur Havarie grosse ausgeht, obgleich, so weit es ihn betrifft, die Fracht gerettet wird. Wenn, zum Beispiel, bei einer durch Zufälligkeiten verlängerten Reise, die Volkshauer den ganzen Fracht-Gewinn absorbiren sollte, so contribuirt der Rheder, folglich auch seine Versicherer nichts zur Fracht, wenn gleich der letztere die volle Fracht zu bezahlen gehabt haben würde, wenn das Schiff in dem Sturme untergegangen wäre, der die Ursache der allgemeinen Contribution ward.

Da wir oben die Frage des Beitrags zu einer, während der Hinreise entstandenen Havarie grosse, von der Retourfracht eines in Ballast ausgehenden, aber mit einer Ladung heimkommenden Schiffes berührt haben, so finden wir uns doppelt bewogen, darauf zurückzukommen, und sie aus einem anderen Gesichtspunkte zu erörtern, da die eigenthümlichen Clauseln des Art. 104 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" uns dazu eine unmittelbare Veranlassung geben. Mittelst dieser Clauseln (siehe S. 77 des Anhangs) wird:

1) die bisherige Usanz, bei Versicherungen auf Casco, nur die Hälfte der Havarie partikuliere, die nicht durch Stoßen entstanden ist, zu bezahlen aufgehoben;

2) für Folge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch, die Beschädigung, oder das Zerreißen, oder Wegfliegen der Segel durch die Macht des Windes, die Beschädigung oder Brechen der Anker, Taue, Ketten oder des laufenden Tauwerks erklärt;

3) der Versicherer aller Verantwortlichkeit für das Kappen des Beschädigten, Zerreissenen oder Gebrochenen freigesprochen;

4) der bisherige Gebrauch in der Havarie partikuliere Dispache, Kost- und Monatsgelder zur Last des Versicherers zu bringen, wenn sie nicht in der auswärtigen Havarie grosse Dispache aufgenommen sind, aufgehoben, so wie auch

5) der Gebrauch der Havarie grosse Berechnungen, bei Schiffen in Ballast fahrend.

Ueber die Auslegung dieser letzteren Clausel ist ein Zweifel erlaubt. Wenn es damit nicht gesagt sein soll, daß von jetzt an, alle Beschä-

digungen von Schiffen in Ballast fahrend, lediglich als partikulare Havarie zu betrachten und zu dispachiren sind, in welchem Falle man deutlicher hätte sprechen können und sollen, so würde sich daraus ergeben, daß der Versicherer allerdings die ganze Havarie partikulare in jedem Falle zu bezahlen hat, wo sie vorfällt; sonst aber durch dessen Freisprechung von aller Verantwortlichkeit für das Kappen des Beschädigten, Zerrissenen oder Gebrochenen, und durch die Auflösung seiner Verbindlichkeit für Havarie grosse, wird es augenscheinlich, daß es der Fälle sehr wenige geben kann, wo der Versicherer auf Casco überhaupt für Havarie verantwortlich gemacht und daß er für Havarie grosse nur dann in Anspruch genommen werden kann, wo das Schiff eine Ladung hat.

Soll der, nicht allein in der Hamburgischen, sondern auch in allen übrigen Assekuranz- und Havarie-Ordnungen, und in den Assekuranz-Rechten der neueren Handelsgesetzbücher scharf gezeichnete Unterschied, zwischen einer allgemeinen oder großen und einer partikularen Havarie, der sich aber nur auf die Natur und Veranlassung der Schäden und Kosten bezieht, als ausschließlicher Maßstab der Entscheidung gelten, ob in gewissen Fällen große Havarie vorhanden sei oder nicht, so ist es nicht wohl einzusehen, warum er nicht auch auf Schiffe, die mit Ballast fahren, angewandt werden dürfe, da ein solches Schiff sich eben so wenig als irgend ein anderes, der Möglichkeit einer zufälligen Strandung, oder des Verlustes seiner Masten, Segel und Anker durch die Gewalt des Sturmes, noch der Nothwendigkeit entziehen kann, sie manchmal absichtlich kappen oder freiwillig stranden zu müssen. Hängt aber die Bedingung für das Dasein einer großen Havarie nur von der Anwendung einer Maßregel oder von einer Aufopferung zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung, und von der gemeinschaftlichen Tragung der Schäden und Kosten durch Schiff und Ladung ab, so stellt es sich allerdings heraus, daß bei einem in Ballast fahrenden Schiffe von einer allgemeinen oder großen Havarie nicht die Rede sein kann, wenn auch Schäden und Kosten vorgefallen wären, die, hätte das Schiff eine Ladung gehabt, zur großen Havarie hätten gerechnet werden müssen.

Die Frage erhält ihre Wichtigkeit durch ihren Einfluß auf das Verhältniß des Versicherers zum Versicherten, wenn z. B. ein in Ballast fahrendes Schiff mit der Clausel versichert würde, daß der Versicherer zwar die große, nicht aber die partikulare Havarie ersetzen

solle.*) Nach welcher Regel soll dann die genaue Scheidelinie gezogen werden zwischen dem einen oder dem anderen gezogen werden? Der unter diesen Bedingungen versicherte Theder eines in Ballast fahrenden Schiffes, würde jedenfalls in die Klemme gerathen, und von allen Gründen für Havarie-Schäden, mögen sie in dem einen oder der anderen Category genommen, ausgeschlossen sein. Wird der oben bezeichnete Maßstab zur Bestimmung des Charakters der Havarie gebraucht, und würde er in dem vorkommenden Falle eines Havarie-Schadens die Kennzeichen einer grossen Havarie, so beraubt ihn die Clausel des Allgemeinen Hamburgischen Seeversicherungs-Usus aller Vergütung. Machte er dann seine Ansprüche auf Ersatz durch den Weg der particulairen Havarie geltend machen, so stehen ihm die Bedingungen seiner eigenen Police im Wege, und wenn auch in dieser Hinsicht die Police schwiege, so würde er doch durch die Clausel des Allgemeinen Usus beengt werden; jedenfalls aber, wenn er auch in den daraus entstehenden Schwierigkeiten einen Ausweg fände, schwerlich das als Particulair-Schaden vergütet erhalten können, was die Vertheilten der Assecuranz-Ordnung und alle Assecuranz-Rechte, für einen Fall von particulairer Havarie zu sein erklärt haben, wie z. B. den Fall des Werfens. Zum wenigsten ist es zweifelhaft, ob ein Versicherer sich dazu verstehen würde, die Folgen des Werfens als particulair Havarie zu bezahlen.

Im ersten Bande des vortrefflichen Emerigonschen Abhandlungen von Meyer und J. Cropp, in der Abhdl. XXVIII. S. 587, wird bemerkt, daß nach den neueren Ansichten der Begriff der grossen Havarie auch bei einem in Ballast fahrenden Schiffe Anwendung finden könne, und daß, wenn man auch bei einem solchen Schiffe die zur Rettung desselben gemachten Aufopferungen nicht mit dem Namen grosse Havarie bezeichnen könne, das Grundprincip dieser Lehre nicht die Verbindlichkeit der Versicherer zum vollen Ersatze dieser Aufopferungen entscheiden müsse. Nun sehen wir die Sache kein anderes als: „daß der zum Behuf der Rettung aus einer Gefahr gemachte Aufwand von denjenigen, denen zu Gute er gemacht worden ist, von

*) Obgleich eine solche Versicherungs-Art in Hamburg heutzutage fast unbekannt zu sein scheint, so ist doch die Ansicht der Herren Meyer und Cropp eine zu unverwerfliche, als daß wir nicht annehmen dürften, sie sei zu der Zeit, wo sie ihre „Emerigonschen Abhandlungen" herausgaben (1827), hie und da gebräuchlich gewesen, wenn auch sie haben die Möglichkeit einer solchen Versicherung das Recht eines Argumentes eingeräumt.

«hältnißmäßig ersetzt werden müsse.» Folglich, wird ferner gesagt, muß «derjenige Rettungs-Aufwand, welcher lediglich zum Besten des «Versicherers gemacht worden ist, ohne weitere Rücksicht darauf, wo«hin derselbe übrigens gehören möchte, von diesem erstattet werden.» — Die durch das absichtliche Pramen des Schiffes verursachten Beschädigungen desselben, sind ein Rettungs-Aufwand, welcher gerade zum Besten des Versicherers gemacht worden ist, weil, wenn das Schiff an der Küste gescheitert wäre, der daraus entstandene Total-Schaden unzweifelhaft von ihm, seinem ganzen Belauf nach, hätte ersetzt werden müssen. Der Versicherte hat gar keinen Vortheil davon gehabt. Demnach ist der Rettungs-Aufwand bei einem in Ballast fahrenden Schiffe, im Verhältniß zum Versicherer, wenn auch nicht nach der strengen Wortbedeutung, wenigstens dem Geiste des Rechtes nach, grosse Havarie, und das führt zu demselben Resultate. Hiernach empfiehlt der Verfasser jener Abhandlung die Aufnahme der Regel:

Daß wenn die Versicherer durch besondere Clauseln sich für gewisse Fälle vom Ersatz der partikularen Havarie ganz oder theilweise losgesagt haben, sie dennoch die bei einem beladenen Schiffe zur grossen Havarie gehörenden Schäden und Kosten, auch bei einem in Ballast fahrenden Schiffe zum Vollen zu erstatten schuldig bleiben.

Diesem Grundsatze hat nicht allein Benecke in seinem „Treatise on the Principles of Indemnity" p. 476, sondern auch Pöhls in seinen «Bemerkungen über Havarie grosse» S. 26 beigepflichtet. Und es läßt sich nicht leugnen, daß die vorstehende Regel eine zweckmäßige und gerechte Feststellung der Begriffe über Havarie grosse bei Schiffen in Ballast eingeführt haben würde, dagegen die fünfte Clausel des Art. 194 des «Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen» — wenn wir ihn nicht misverstanden haben — nur das Zerhauen eines Gordischen Knotens versinnlicht.

Unseres Erachtens wäre es nicht mehr als billig, wenn Schäden, die durch Pressen und Pramen entstehen, in jedem Falle, selbst wenn das Schiff eine volle Ladung hätte, den Rheder allein träfen, wie das in England und auch in Nord-Amerika der Fall ist, wo man sie als gewöhnliche Slitage d. i. Abnutzung („wear and tear" auf Engl.) betrachtet.

Um genau den Betrag der Fracht zu bestimmen, der in der Aufmachung von Havarie grosse zu contribuiren hat, muß die Vollhaue, d. i. der Sold des Capitains und der Mannschaft von dem Brutto-

Betrag der Fracht abgezogen werden, der an Gütern zu den unbedeutenden Kosten des Fracht-Gewinnes mit zum Theil derselben bezahlt worden. Dieser Abzug aber kann nur in dem Betrage des nach Verwendung der Preise, welche bedeutende Kosten gemacht werden, denn nur dieser muß aus der gerettet Fracht bezahlt werden. Der Sold der von den gemachten Einschiffungen werdigt worden ist, kann offenbar nicht abgezogen werden. (Siehe Art. 6 on average p. 50 und 53 Lit. c.)

Da nun die ganze Schiffs-Ladung am Bestimmungs-Orte die verdiente Fracht zu bezahlen gehalten ist, so folgt daraus von selbst, was wir sonach zu bemerken Gelegenheit haben, nämlich, wo die ganze Fracht durch die ungewöhnliche Länge der Reise von der Volljährigkeit gänzlich absorbirt worden ist, kein Contribution die Rede sein kann, denn der eigentliche contributions-pflichtige Betrag derselben, ist nun der, welcher nach erfolgter Ankunft daraus übrig bleibt. (Siehe Art. 6 p. 50).

Als eine Anschreibung, die unter den Worten Schiffe in den Rechtsfalle von Seville v. Boswell, 4 Johns. Rep., dessen auch Phillips im zweiten Bande seines Werkes p. 160 erwähnt, nachgegeben worden ist, ist der Regel hervorzugehen, daß in allen Fällen, wo ein Schiff untauglich zur Fortsetzung seiner Reise und Ladung entweder eines andern, über Bestimmung entgegen befördert wird, die Mehrfracht des ursprünglich gemachten Schiffes über die Fracht seines Substituts, allein von contributionspflichtigen Betrag der Fracht ausmacht. Wenn aber in einem solchen Falle das Rhedes dieselbe, oder eine höhere Fracht für die Dauer dieses Substituts zu bezahlen hätte, sollte, so wird, falls der Rhedes vor der Einschiffung der Ladung Kenntniß, keine Contribution von der Fracht zu bezahlen sein, weil der Schiffs-Rheder weder eine solche Gefahr empfindlich noch durch die gemachten Aufopferungen betroffen ist.

In Holland nach dem Art. 712 des „Wetboek van Koophandel," contribuirt die ganze Fracht, nach Abzug der Mannschaft und des für die Verpflegung der Mannschaft ausgelegten Gelder.

In Portugal gilt gleiche Regel, siehe den Art. 1241 des „Codigo Commercial Portuguez."

Nach dem Art. 400 des „Code de Commerce" contribuirt in Frankreich die Mannschaft nichts zur Havarie, sowie auch die Effecten, so wie das Schiff contribuiren, die Güter jedoch nach respectiven Werthes und pro rata desselben — wie schon gesagt worden ist.

Das Sardinische Handels-Gesetzbuch bestimmt durch seinen Artikel 447, daß Schiff und Fracht nur für die Hälfte pro rata ihres Werthes im Löschungshafen contribuiren.

Das Spanische Handels-Gesetzbuch enthält in seinem Art. 956 folgendes: „Zu dem Werthe, wovon das Schiff zur Fracht beitragen muß, ist der Betrag der auf der Reise verdienten Fracht beizuschlagen, nach Abzug des Soldes des Capitains und der Schiffs-Besatzung."

Das Preußische Assekuranz-Recht bestimmt § 1869: „Die zur Fortsetzung der Reise oder Retour bestimmten Mund- und Kriegs-Provisionen kommen nicht in Abschlag; wohl aber das durch die zurückgelegte Reise verdiente Frachtgeld, nach Abzug desjenigen, was die Rheder daraus noch zu bezahlen haben, besonders der noch rückständigen Hauer des Schiffers und des Volks, imgleichen des Beitrags zur kleinen Havarie."

Nach der Copenhagener Assekuranz-Ordnung contribuirt die ganze Fracht, nach Abzug der Volkshauer und kleinen Unkosten.

Die vom König Friedrich am 2 April 1850 ratificirte Convention für die Copenhagener See-Assekuranz-Compagnie, enthält in Betreff des Beitrags der Fracht zur Havarie grosse, folgenden Artikel 236: „Der Betrag, wovon die Fracht in Havarie grosse zu contribuiren hat, wenn der Havariefall oder ein anderes Unglück nicht die Fortsetzung der Reise verhindert, ist die für alles im Schiffe zur Zeit des besagten Havariefalles befindliche gewesene Gut, als Fracht stipulirte Summe, also die Fracht, nicht allein des geretteten, sondern auch des früher geopferten Gutes, wenn der Schiffer ein Theil desselben zur Erhebung der zur Fortsetzung der Reise nothwendigen Gelder verkauft haben sollte. Kann die Reise dagegen nicht vollendet werden, wodurch die Fracht für das gerettete Gut verloren geht, so contribuirt die Fracht zur Havarie grosse nur für den Belauf des für das oberwähnte Gut bis zum Augenblick, wo die Reise aufhört, wirklich verdienten Fracht-Gewinns. In beiden Fällen wird für rückständige Volkshauer und andere Auslagen ein Fünftheil, so wie ebenfalls die Fracht gekürzt, welche mit einer Partikular-Havarie der Ladung in Verbindung steht. — Ist keine besondere Fracht für die Reise der im Schiffe befindlichen Güter bis zu ihrem Löschplatz bestimmt, sondern vielmehr nur Eine Summe für die Reise aus und zur Haus, oder für mehrere Reisen als Frachtbedungen worden, so wird der Beitrag zur Havarie grosse nur von

„einem verhältnißmäßigen Theil der Gesammtfracht bis zum erwähn„ten Löschplatze, oder bis zum Orte, der als Endpunkt der Reise „gilt, berechnet.“

„Hat der Rheder Waaren im Schiffe, so wird auch von diesen „ein verhältnißmäßiger Beitrag zur Fracht berechnet.“

Zur Bestimmung des Contributionspflichtigen Werthes der Ladung dient derselbe Maßstab, der bei dem Schiffe und der Fracht in Anwendung kommt, — der Betrag, der wirklich und zuletzt als gerettet angesehen werden kann, aus Allem das zur Zeit der gemachten Aufopferungen Gefahr lief, bildet die Summe von der Contribution zu bezahlen bleibt — oder, in andern Worten, der Werth der Güter, so wie sie zur Zeit und an dem Orte der Aufmachung in ihres Eigenthümers Hände gerathen, das ist der Betrag, der zu contribuiren hat.

Der Ort, wo die Aufmachung der Havarie stattfinden sollte, müßte, wenn es möglich ist, immer des Schiffes Löschplatz sein: und zweckmäßiger könnte zu diesem Behuf kein Zeitpunkt sein, als der, welcher unmittelbar des Schiffes Ankunft folgt. Es ist der Löschplatz, wo der eigentliche Werth der Güter am Besten ermittelt werden kann; und zur Vermeidung aller Streitigkeiten, so wie aller Meinungs-Verschiedenheit unter den Ladungs-Interessenten, die aus mehreren Ländern herstammen und ihre eigenen Begriffe und Regeln über die Aufmachung haben mögen, kann nichts wirksamer sein, als dazu den Löschplatz des Schiffes zu wählen, weil die dort üblichen Gebräuche und Grundsätze die allgemeine Regel aller Betheiligten werden müssen. England ist das einzige Land, welches diesem Grundsatz nicht gehorcht. Dort gelten die Aufmachungen des Auslandes für nichts, denn sie werden umgestoßen und unter der Schraube der lokalen Gebräuche umgeformt, ehe man in Folge derselben Ansprüche an die Versicherer machen kann.

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen“ giebt im § 86 seines zweiten Theiles folgende Bestimmungen: „Die Ha„varie grosse ist am Bestimmungsorte des Schiffes, wo die gänzliche „Entlöschung desselben geschieht, oder an dem Platze, wo die Dis„pachirung für solchen Ort üblich ist, von den durch Gesetz oder „Usanz dazu autorisirten Personen aufzumachen. Sollte es dort nicht „füglich geschehen können, so ist die Dispache hier (in Hamburg) „aufzumachen. Im Fall, daß das Schiff auf seiner Reise strandet, „oder in einen Hafen einläuft und (siehe §§ 54 bis 57, im ersten

Band dieses Werkes S. 431) seine Reise nicht fortsetzen und beendigen kann, und Schiff und Ladung getrennt werden, so gilt dieser Ort rücksichtlich der Aufmachung der Dispache als Bestimmungsort." Der § 87 enthält folgende Verfügungen: "Die vorstehendermaßen aufgemachte Havarie grosse muß der Versicherer anerkennen, und ersetzt derselbe dem Versicherten den ihm in der Dispache auferlegten und von ihm zu bezahlenden Beitrag zur Havarie grosse:

"Auf Güter, wenn diese vom Werthe nach Landesgesetz oder Usanz beigetragen haben und die Havarie grosse über drei Procent von dem in der Dispache formirten Kapital beträgt;

"Auf das Casco, wenn die Havarie grosse über drei Procent von der Taxe in der Police beträgt; ergiebt aber der von Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes im beschädigten Zustande, mit Hinzuziehung der in Havarie grosse vergüteten Reparaturkosten, eine höhere Summe als die Taxe in der Police, wenn die Havarie grosse über drei Procent von dem also formirten Werth beträgt; — auf Frachtgelder, wenn die Havarie grosse über drei Procent von der Taxe in der Police beträgt; ergiebt aber das Manifest oder die Connossemente einen höheren Betrag, wenn die Havarie grosse über drei Procent von dem höheren Belaufe beträgt."

Die "Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer see-Versicherungs-Gesellschaften" enthalten in ihrem dritten Abschnitt folgende zwei hieher gehörige Clauseln:

§ 19. "Ein Beitrag zur Havarie grosse wird von den Versicherern nur dann verhältnißmäßig vergütet, wenn diese Havarie grosse, ohne die Kosten der Dispachirung, oder ohne etwaige Deputations-Provision mehr, als Ein Procent vom ganzen contribuirenden Werth ausmacht."

§ 20. "Die Compagnien erkennen jede auswärtige Aufmachung einer Havarie grosse, bei der sie betheiligt sind, als gültig an, in so fern solche gehörenden Orts von der dazu authorisirten Behörde Ordnungs gemäß verfaßt, und der Versicherte demnach zum Beitrag verbunden war. Als Regel gilt, daß eine Havarie grosse-Rechnung am Bestimmungsorte aufgemacht werde; aus besonderen Gründen und mit Genehmigung der Versicherer darf aber auch die Aufmachung am Ladeplatze oder an einem anderen Orte geschehen; so wie auch dann, wenn sich Schiff und Ladung in Folge einer Strandung oder sonstiger Havarie trennen. — Wenn

„die Compagnien in eine Abweichung von dieser Ordnung nicht ein„gewilligt haben, so sind sie berechtigt, ihrer Erstattung des Beitrags, „eine den Bremer Gesetzen und Usanzen, und ihren Bedingungen ge„mäß zu entwerfende, hiesige (Bremer) Umarbeitung zum Grunde zu„legen.“

In der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung, wird in Betreff der Aufmachung eines Theiles der Havarie folgendes gesagt: „Der Schaden und Verlust, der zur Rettung des Schiffes „und der eingeladenen Geber durch Werfung verursacht wird, soll „von dem Schiffer am Orte seiner Entladung umständlich angegeben „und als große Havarie abgemacht, woferne es aber des Orts nicht „füglich geschehen kann, die Abmachung hieher remittirt werden.“ (Siehe Tit. II Art. 6.)

Der Französische „Code de Commerce“ Art. 414 enthält folgende Bestimmung: „Die Berechnung der Schäden und Verlüste „geschieht an des Schiffes Entladungsplatz, auf Betreibung des Ca„pitains und durch Sachverständige. — Die Sachverständigen werden „durch das Handelsgericht ernannt, wenn die Entladung in einem „Französischen Hafen stattfindet. — An den Orten, wo kein Han„delsgericht vorhanden ist, werden die Sachverständigen von dem „Friedensrichter ernannt. — Geschieht die Entladung in einem frem„den Hafen, so werden sie durch den Französischen Consul ernannt, „und in Ermangelung dessen durch die Obrigkeit des Orts. — Die „Sachverständigen müssen beeidigt werden.“

In dem Holländischen „Wetboek van Koophandel“ befinden sich folgende drei hieher gehörige Artikel: Art. 724. „Die Auf„machung und Vertheilung der großen Havarie geschieht auf Betrei„bung des Capitains und durch Sachverständige. — Die Sachver„ständigen werden durch die betheiligten Partheien, oder von dem Tri„bunal des Arrondissements ernannt, wenn die Vertheilung innerhalb „des Königreichs statt haben soll. — Die Sachverständigen müssen „beeidigt werden, ehe sie zu Werke schreiten. — Die Vertheilung muß „von dem Tribunal des Arrondissements homologirt werden. — Im „Auslande wird die große Havarie von den competenten Autoritäten „des Orts aufgemacht.“

Art. 725. „Wenn sich das Schiff außerhalb des Königreiches „befindet, und die Reise während der Fahrt aufgebrochen, d. i. ein„gestellt wird, oder wenn die Ladung bei einem erzwungenen Ein„laufen in einen Nothhafen dort verkauft worden ist, so geschieht die

„Aufmachung der Havarie an dem Orte, wo die Reise aufgehört, „oder an dem Orte, wo der Verkauf stattgefunden hat.“

Art. 726. „Vernachläßigt der Capitain die in dem vorangehen„den Artikel stipulirten Schritte zu thun, so können die Rheder des „Schiffes und die Eigenthümer der Waaren auf die Vertheilung der „Havarie bestehen, ohne dadurch ihre Ansprüche auf Entschädigung ge„gen den Capitain zu präjudiziren.“

Im Portugiesischen „Codigo Commercial“ erscheinen die nämlichen drei Artikel unter den Nummern 1838, 1839 und 1840.

Ueber die Aufmachung der Havarie grosse mangeln in dem Sardinischen Handels-Gesetzbuche alle Bestimmungen.

Das Spanische Handels-Gesetzbuch enthält über die Aufmachung der großen Havarie folgende Bestimmungen:

Art. 945. „Die Rechtfertigung der Verlüste und Kosten, welche „die gemeinschaftliche Havarie bilden, geschieht im Löschplatze auf An„suchen des Capitains, mit Vorladung und Anhörung sämmtlicher „anwesenden Interessenten oder ihrer Commissionaire.“

Art. 946. „Die Untersuchung und Aufmachung der Havarie „und des Betrags derselben ist durch Sachverständige zu bewirken; „diese ernennt das Handelsgericht des Löschplatzes, wenn die Entla„dung auf Spanischem Gebiet geschieht, aus den Personen, die durch „die Interessenten oder ihre Vertreter, oder auch von Amtswegen, „wenn sie es unterlassen, vorzuschlagen sind.“

„Findet die Entlöschung im Auslande statt, so steht die Ernen„nung dem Spanischen Consul zu, und befindet sich keiner allda, der „gerichtlichen Behörde, die in Handelssachen erkennt.

Art. 947. „Die Sachverständigen haben die Ernennung anzu„nehmen und einen Eid abzustatten, daß sie ihren Posten getreulich „und den Gesetzen gemäß verwalten wollen.“

Es ist am natürlichsten, und mehrere Gesetze verordnen es ausdrücklich, daß der Schiffer für die Aufmachung der großen Havarie sorge. Versäumt er aber dieses, so kann es wohl nicht bezweifelt werden, daß — so wie es im oben angeführten Art. 726 des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ vorgeschrieben ist — daß die Rheder, so wie die Eigenthümer der Waaren, die zum gemeinschaftlichen Besten Schaden gelitten oder Auslagen gehabt haben, ihren Ersatz von denen suchen können, deren Eigenthum auf ihre Kosten erhalten worden ist. Dieser Ansicht ist auch Emérigon. (Siehe Vol. I p. 652.)

An vielen Handelsplätzen des Nordens ist, wie in Hamburg, z. B. in Lübeck, Bremen, Altona, St. Petersburg u. a., das Geschäft der Aufmachung der Havarie gewissen, obrigkeitlich bestellten Personen, Dispacheure genannt, übertragen worden. Ihre Berechnungen sind als Entscheidungen erster Instanz anzusehen, gegen welche derjenige, der sich durch dieselben beeinträchtigt glaubt, bei den Gerichten Hülfe suchen muß.

In England wird gewöhnlich die Aufmachung der Havarien durch Makler und andere Personen, die sich diesem Geschäfte ausschließlich widmen, besorgt. Es sind ihrer acht oder zehn im Englischen Lloyd angestellt. Diese pflegen nach Aufmachung der Schäden und Verluste, welche das Gebiet der Police umfaßt, dieselbe mit den einfachen Worten: „Abgemacht zu — Procent von der versicherten „Summe“ auf der Police zu indossiren, und der Versicherer zahlt in den meisten Fällen ohne Weiteres den ihn betreffenden Antheil. Der Versicherer ist übrigens nur dann gebunden, wenn er sich vor der Aufmachung dazu anheischig gemacht hat.

Wir haben schon bemerkt, daß England in Betreff der Aufmachung der allgemeinen Havarie, seine eigenen Usanzen allen übrigen vorgehen läßt, und diese nur dann anerkennt, wenn die Aufmachung des Auslandes mit jenen übereinstimmt. Stevens, indem er empfiehlt, die Aufmachungen des Auslandes so viel als möglich zu vermeiden, bemerkt, daß wenn sie dennoch stattfinden, der contributionspflichtige Werth der Güter entweder nach dem Factur-Preis, oder wenn sie verkauft worden sind, nach dem Werth zu bestimmen sei, der daraus gelöst worden ist.

Bestehen die gebrachten Opfer, welche durch Contribution in Havarie grosse ersetzt werden müssen, in einem Seewurf oder in einem Verkauf der Güter, so muß, in Gemäßheit des in Betreff des Schiffs und der Fracht schon erwähnten Grundsatzes, der Netto-Werth der geworfenen Güter zu dem Betrag der geretteten geschlagen werden, und dann bildet beides zusammen den Belauf, von welchem Contribution zu bezahlen bleibt. Wäre z. B. der Werth der geretteten Güter, nach Abzug der Fracht, 15,000 Mark, und der Netto-Werth der geworfenen, gleichfalls nach Abzug der Fracht und Unkosten, 2000 Mark, so muß von dem Gesammt-Betrage von 17,000 Mark contribuirt werden.

Wenn die geretteten Güter, nach geschehenem Seewurfe, auf irgend eine Weise beschädigt oder verschlechtert werden, so können sie nach

Maßgabe ihres verschlechterten Werthes in Anschlag gebracht werden, denn dieser ist ihr wahrer Werth, in dem Zustande in dem sie gerettet worden sind. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity p. 29.) Wenn sie aber in Folge des gebrachten Opfers, der zur Contribution Anlaß giebt, beschädigt werden, so müssen sie nach ihrem Werth, in ihrem gesunden Zustande, berechnet werden, weil dieser Schaden ihnen durch Contribution in Havarie grosse vergütet wird. (Siehe Stevens p. 48.)

Ueber die Frage, ob Fracht die im Voraus bezahlt worden ist, zu dem Contributions-Werth der Güter geschlagen werden soll oder nicht, stehen Benecke und Phillips in offenem Widerspruch mit einander. Benecke ist der Ansicht, daß sie allerdings dem Werthe der Güter beigefügt werden muß, weil durch das gebrachte Opfer aller Fracht-Verlust erspart wird. (Siehe Benecke Principles of Indemnity p. 314.) Dagegen spricht sich Phillips aus, (siehe Phillips, Vol. II p. 164. 165) und vermeint, daß eine solche Regel nur in dem Falle eines Vorschusses der Fracht, der auf keine andere Weise wieder eingebracht werden könnte, in Anwendung kommen und sich darauf beschränken müßte, da es nicht an Fällen mangelt, wo bei der Abmachung eines Total-Verlustes von einer solchen Auslage durchaus gar keine Rücksicht genommen worden ist. „Der Fall einer so vorausbe„zahlten Fracht, muß in dem Lichte eines absoluten Kaufs eines Theil„der Fracht betrachtet werden; und der Käufer, d. i. der Abladen„tritt, so weit als es dieser Antheil betrifft, ganz an die Stelle des „Rheders, ungefähr so, wie der Befrachter eines ganzen Schiffes den „Schiffs-Rheder in Betreff der ganzen Fracht vertritt. Hier entsteht „natürlich die Frage, ob der Abladen zur Havarie grosse von diesem „Theil der Fracht zu contribuiren haben kann, wenn die Fracht ohne„hin zur Havarie grosse contributionspflichtig bleibt, gerade so, wie „der Befrachter eines ganzen Schiffes an die Stelle des Rheders für „die dies Interesse betreffende Contribution tritt. Warum sollte der „Abladen, der ohne alle Bedingungen die Fracht vorgeschossen hätte, „mehr zu contribuiren haben, als den Beitrag den er sonst von eben „diesen Gütern zu leisten haben würde? Sicherlich nicht wegen des „großen Werthes derselben, sondern, — wenn überhaupt ein Grund „dafür gegeben werden muß — nur, weil er die Gefahr der Fracht „seiner Güter eben so wohl als die Gefahr der Güter selbst zu tragen „hat. Es kann demnach nur in seiner Eigenschaft als Eigenthümer „der Fracht, pro rata des ihn treffenden Theiles derselben sein, daß er

„eine Zulage zu seiner Contribution zu machen haben würde. Was „der Einführung einer solchen Methode der Abmachung im Wege „steht, das ist der Umstand, daß Fracht gewöhnlich nicht unter dem „Einverständniß vorgeschossen wird, daß der Schiffer, in Betreff des „Beitrags zur Havarie grosse, eine neue Verbindlichkeit eingeht. Es „herrscht hiebei gewöhnlich das Einverständniß, daß der Ablader (oder „der Eigner der verladenen Waaren) die Fracht beim Anfang der „Gefahr, anstatt daß er sie nach Ablieferung der Ladung im Bestim„mungshafen, bezahlt. Wenn also kein Theil der Contribution, in „einem solchen Falle, demjenigen aufgebürdet werden kann, der die „Fracht vorschießt, ohne einem solchen Vorschuß eine Wirkung zu ver„leihen, die gar nicht, nach dem üblichen Einverständniß der Partheien, „in Fällen eines Vorschusses gewöhnlicher Art, beabsichtigt werden „konnte, so folgt, was in solchen Fällen von selbst als die gerechteste „und praktischeste Regel betrachtet werden müßte, nämlich, daß irgend „eine besondere Stipulation in Betreff der Zeit, wo die Bezahlung „der Fracht stattfinden müßte, durchaus keinen Einfluß auf die be„treffende Contribution üben sollte, sondern daß diese eben so geleistet „werden müßte, als ob die Güter, dem gewöhnlichen Connossemente „gemäß, und unter der üblichen Bedingung verschifft worden wären; „die Fracht, nach Ablieferung derselben, zu bezahlen, wobei dann die „Fracht für jede einzelne Reise unter der Chartepartie zu stipuliren „bliebe, was auch immer in Hinsicht derselben festgestellt werden mag, „ob die Zahlung nach Vollendung jeder einzelnen Reise, oder theil„weise im Voraus, oder sonst wie erfolgen soll. — — Diese Regel" — bemerkt Phillips — „würde, in den meisten Fällen, zu einer „größeren Gleichheit der Methode der Havarie-Abmachungen führen, „und dritte Partheien von den Folgen ungewöhnlicher Stipulationen „befreien, von denen sie keine Kenntniß noch Ahnung haben können." (Siehe Phillips, Vol. II p. 164 und 165.)

Diese von Phillips gemachte Beleuchtung der Frage und der daraus gezogene Schluß, haben so viel Rationelles für sich, daß, unseres Ermessens nach, keine gründliche Einrede gegen seine Ansicht stattfinden kann, und daß wir ihr den Vorzug über die oben von Benecke ausgesprochene geben müssen.

Findet die Abmachung der allgemeinen Havarie an des Schiffs endlichen Bestimmungsorte oder Löschplatze statt, wie das, wenn es möglich ist, immer der Fall sein sollte, so bestehen die beiden ersten Schritte in der Aufzählung und Schätzung aller erlittenen Verluste,

welche durch Contribution zu vergüten sind, sodann in der richtigen Zusammenstellung aller der Gegenstände, welche zum Ersatze dieser Verlüste zu contribuiren haben. Hiebei müssen alle in der vorangegangenen Auseinandersetzung erwähnten Regeln mit Genauigkeit beobachtet werden, und die Aufmachung würde sich demnach, in Gemäßheit des von Lord Tenterden (in seinem bekannten Werke: Treatise of the Law of shipping etc., P. IV Chap. X p. 505) gegebenen Beispiels, folgendermaßen gestalten. Der darin vorausgesetzte Fall ist der eines Schiffes, das nach Hull bestimmt war, auf den schon erwähnten: „Goodwin Sands" genannten Sandbänken strandete, den Schiffer zwang, seinen Mast zu kappen und einen Theil der Ladung über Bord zu werfen, bei welcher ein anderer Theil beschädigt ward, und nachdem es glücklich von den Sandbänken abgekommen war, sich genöthigt fand, nach Ramsgate zu flüchten um dort die Folgen des Sturmes abzuwarten.

Betrag der Verlüste.			Werth der contributionspflichtigen Gegenstände.		
Ueber Bord geworfene Güter, welche A zugehören.	£ 500	—	A's über Bord geworfene Güter	£ 500	—
Beschädigung durch den Seewurf der B zugehörigen Güter	„ 200	—	Werth der B gehörigen Güter in ihrem gesunden Zustande, nach Abzug von Fracht und Unkosten	„ 1000	—
Fracht der geworfenen Güter	„ 100	—	C's Güter	„ 500	—
Kosten eines neuen Ankers, Kabeltaues u. Mast £ 300			D's Güter	„ 2000	—
Abzug eines Drittheils alt für neu „ 100			E's Güter	„ 5000	—
	„ 200	—	Werth des Schiffs, nach der Schätzung im Bestimmungshafen	„ 2000	—
Kosten des Abbringens des Schiffs von den Sandbänken	„ 50	—	Reise-Fracht und Abzug der Monatsgelder, Kosten der Victualien und anderer	„ 800	—
Lootsengelder und Hafenunkosten, die Ein- und Ausfahrt des Schiffs betreffend, und Commission des Agenten, der die Kosten vorschoß	„ 100	—			
Unkosten daselbst	„ 25	—			
Die Aufmachung der Havarie	„ 4	—			
Briefporto	„ 1	—			
Total-Summe der Verlüste	£ 1180	—	Total des contributionspflichtigen Belaufs	£ 11800	—

Demnach beträgt die Havarie grosse 10 Procent, nämlich: so wie sich £ 11,800 zu £ 1180 verhalten, so verhalten sich £ 100: 10, und die Vertheilung dieser Verlüste ist die folgende:

A verliert	£ 50. —	
B „	„ 100. —	
C „	„ 50. —	
D „	„ 200. —	
E „	„ 500. —	
die Rheder, das Schiff	£ 200.	
die Fracht	„ 80.	„ 280. —
Total-Verlust, wie oben		£ 1180. —

Nach dieser Berechnung würden die Rheder £ 280 verlieren, dagegen aber haben sie durch Contribution £ 380 für Vergütung ihrer Auslagen zu empfangen, und außerdem £ 100 für die Fracht der über Bord geworfenen Güter, also in allem £ 480, minus £ 280. Also empfangen sie wirklich . . . . . £ 200. —

A hat £ 500 verloren, und £ 50 zu contribuiren, folglich hat er zu empfangen . . . . . „ 450. —

B hat £ 200 verloren und £ 100 zu contribuiren, folglich zu empfangen . . . . . „ 100. —

Auszuzahlender Betrag . . . . . £ 750. —

Dagegen haben C, D, E nichts verloren, aber zu contribuiren wie folgt . . . . . C — £ 50, D — „ 200, E — „ 500 . . . £ 750. —

also gerade so wie als auf der einen Seite zu empfangen, und auf der anderen einem jeden Betheiligten nach Verhältniß zu bezahlen bleibt. Als Vorbild dieser von Lord Tenterden gegebenen Berechnung, hat das von Magens in seinem ersten Bande p. 239 gegebene Beispiel gedient, welches unter den Modificationen lokaler Gebräuche und Gesetze, wohl als allgemeine Regel ähnlicher Abmachungen überall dienen dürfte.

Die Frage, in wie fern Versicherer verpflichtet sind, Havarie grosse zu bezahlen, hat schon längst ihre Erledigung gefunden. Die Gesetze und Assekuranz-Policen aller Länder haben dies außer allem Zweifel gesetzt und bestimmt, daß sie den Versicherten für alle von ihm bezahlten Beiträge zur großen Havarie zu entschädigen haben, jedoch mit dem Unterschiede, daß sie in gewissen Ländern nur dann dazu verpflichtet sind, wenn die Havarie grosse eine gewisse Percent-Zahl übersteigt.

In England wird die Havarie grosse, so geringfügig sie auch sein mag, zum Vollen ersetzt; in Hamburg wird sie nach dem Tit. XXI Art. 7 der Havarie- und Assekuranz-Ordnung über Schiff, Gut und Fracht vertheilt und bezahlt, wenn sie sich nach Abzug der Provision der Dispacheurs über drei Procent beläuft. Unter welchen besonderen Bedingungen diese Verfügung in Folge des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" beibehalten worden ist, das hat der Leser aus dem oben S. 724 gegebenen §87 desselben ersehen. Demselben zufolge wird jetzt eine jede Havarie grosse ersetzt die über 3 Procent, inclusive der Dispachekosten beträgt.

Bremen, wie schon erklärt worden ist, ersetzt alle Havarie grosse, wenn sie, ohne die Kosten der Dispachirung und Deputations-Provision, mehr als ein Procent beträgt.

In Paris und Bordeaux (siehe unsern ersten Band S. 451) werden große Havarien, ganz unabhängig von partikularen Havarien, ohne alle Cumulation regulirt und unter Einbehalt von 1 Procent auf den versicherten Werth bei allen großen Reisen, und von 2 Procent bei größeren oder kleineren Küstenfahrten bezahlt. Der die Fracht betreffende Theil dieser Havarien fällt dem Versicherten auf Casco nicht zur Last. Die in diesem Betreff stipulirten Bedingungen des Art. 398 des Französischen „Code de Commerce" gelten, wie schon dort (Band 1 S. 462) bemerkt worden ist, nur in Ermangelung specieller Stipulationen.

In Marseille (siehe ibid S. 463) wird Havarie grosse, bei gemünztem oder ungemünztem Gold und Silber bezahlt, sobald sie 1 Procent, bei allem Uebrigen wenn sie 3 Procent übersteigt.

Die eigenthümlichen Bedingungen der Havre-Policen, in Betreff der zu bezahlenden Havarie grosse, wird der Leser S. 470 unsers ersten Bandes finden.

In den Vereinigten Staaten wird, mit sehr wenigen Ausnahmen, Havarie grosse zum Vollen vergütet.

Hinsichtlich der Havarie grosse ist in den Triester Policen gar nichts festgestellt. Das Manifest der Triester Assekuranzkammern vom 21 März 1844. (S. Bd. 1 S. 483) bespricht nur die Exemtionen in Betreff der partikularen Havarie.

In Holland bezahlen die Versicherer die Havarie grosse, sobald sie die vertragmäßige Befreiung von 3 Procent erreicht, und unterwerfen sich den, im Auslande und nach den Gesetzen und Gebräuchen des Auslandes aufgemachten Dispachen über Havarie grosse. (Siehe

Band 1 S. 494.) Des Cumuls beider Havarien wird an der bezeichneten Stelle erwähnt.

In Antwerpen wird große Havarie auf Waaren wie auf Casco zum Vollen ersetzt, wie klein sie auch immer sein mag. Ueber die Cumulation der großen mit der partikularen Havarie, ist das Nähere oben S. 503 unseres ersten Bandes gesagt worden.

In Barcelona wird von Havarie grosse auf Waaren nur der Ueberschuß von 3 Procent von dem versicherten Werthe bezahlt.

Die Lissaboner Policen enthalten keine besondere Stipulationen in Betreff der großen Havarie.

Nach den Policen der beiden wichtigsten Neapolitanischen Versicherungs-Gesellschaften, (siehe ibid S. 525 und 526, wird von Havarie grosse wie von partikular Havarie, nur der Ueberschuß von gewissen Procenten ersetzt, in einigen Fällen muß er 10 Procent, in den meisten 5 Procent übersteigen.

In Genua, nach den im Anhange S. 61 bis 64 befindlichen Policen A und B, werden in der ersteren (A) Schäden aller Art, folglich auch Havarie grosse, nur nach Abzug von 3, 5 oder 10 Procent, in der zweiten (B) zum Vollen, ohne allen Abzug bezahlt, sobald sie 3 Procent übersteigen. Diese zweite Police cursiret unter dem Titel: „Englische Bedingungen."

Auch die Frage, ob der Versicherer verpflichtet sei, die Havarie-Aufmachungen des Auslandes, in allen Fällen wo sie nach denen im Bestimmungshafen und Löschplatze üblichen Gesetzen und Gebräuchen ausgeführt worden sind, als bindend anzuerkennen, findet sich durch die darauf bezüglichen Regeln oder Usanzen der verschiedenen Länder, wo die Versicherungen geschehen sind, größtentheils bestätigt. Dies sollte auch nicht anders sein. Denn wenn ein Assekuranzvertrag ein vollständiger Entschädigungs-Contract sein soll, so muß auch der Versicherer für den vollen Betrag der vom dem Versicherten bezahlten Contribution verantwortlich sein. Möglich, daß durch die Usanzen des Auslandes die Quota der Contribution bedeutender ausfalle, als der Versicherer zu bezahlen gehabt haben würde, hätte die Aufmachung in des Schiffers Abgangshafen stattgefunden. Sobald aber der Contribuent zur Havarie grosse nicht die ganze ihm auferlegte und von ihm bezahlte Contribution von seinem Versicherer zurück erhält, so bleibt seine Entschädigung eine unvollkommene. Es ist bei jedem Fracht-Contracte einverstandene Sache, daß der Schiffs-Rheder und Eigenthümer, in Betreff der Havarie grosse, sich den Gesetzen oder

Usanzen des Bestimmungshafens unterwerfe, wenn das Schiff dort ankommt. Und gesetzten Falles, daß dieses, in Betreff des Verhältnisses zwischen dem Rheder und dem Ablader, die beide einer Nation sind, anders, wäre der Consignatair aber verpflichtet, Havarie grosse in Gemäßheit der am Löschplatze bestehenden Usanzen zu bezahlen, und der Ablader berechtigt, den Rheder für das zu Viel bezahlte verantwortlich zu machen, so scheint es doch nicht mehr als recht und billig zu sein, daß dieses auf Kosten und Gefahr des Versicherers geschehe. Außerdem dürfte es nicht allein schwer, sondern manchmal selbst unmöglich sein, die große Havarie von einem nach einem fremden Hafen bestimmten Schiffe, mit seiner Ladung in Gemäßheit der Regeln des Ortes aufzumachen, wo die Versicherung genommen worden ist. Man nehme z. B. den Fall einer Verschiffung gewisser Güter, für Rechnung Britischer Unterthanen, am Bord eines fremden Schiffes an, wo sich andere Güter für fremde Rechnung befinden, und daß dieses nach einem Orte bestimmt sei, wo die Contribution zur Havarie grosse nach dem Factur-Werthe gebräuchlich ist. Wie kann der London Dispacheur den Werth des Schiffes, den Betrag der Fracht, und besonders den Verkaufs-Preis der dritten Personen zugehörigen Güter, zur Zeit und am Orte der Löschung — Dinge, nach welchen der Britische Eigner oder Versicherer zu fragen kein Recht besitzt, genau bestimmen? Und doch kann ohne alle diese Data, keine Aufmachung der Havarie grosse in London stattfinden.

Der einzige richtige Weg, um allen Betheiligten vollkommene Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, scheint der zu sein, nur diejenigen fremden Aufmachungen der großen Havarie anzuerkennen, welche in Gemäßheit bekannter Gesetze und allgemein angenommener Usanzen des Löschplatzes ausgefertigt worden sind. Ist hierin irgend ein Irrthum zum Nachtheil des Versicherten begangen worden, dem er sich zu widersetzen das Recht haben dürfte, so könnte derselbe ja nach den Gesetzen des Löschplatzes berichtigt werden. Dadurch würden alle Abmachungen von Havarie grosse in den Zwischenhäfen, gänzlich ausgeschlossen und wegfallen.

In England ist die Verbindlichkeit des Versicherers, die Aufmachungen von Havarie grosse des Auslandes anzuerkennen, längere Zeit ein streitiger Punkt gewesen, und erst in der allerneuesten Zeit scheint man sich nach dem richtigen Wege hinneigen zu wollen.

Die große Verschiedenheit der Ansichten in Betreff dessen, was zur allgemeinen Havarie gehört oder nicht, hat die unvermeidliche

Folge, daß in den fremden Aufmachungen nicht selten Verluste und Schaden mit eingerechnet werden, die nach Englischen Gebräuchen gar nicht zur Havarie grosse gehören, oder auch, daß eine andere Regel hinsichtlich der Vertheilung der Contribution befolgt wird, als die ist, der man in England gehorcht. Unter solchen Umständen sind es zwei Fragen die hiebei zu erörtern bleiben, nämlich diese:

erstlich, sind die Betheiligten, das heißt: Rheder und Eigner des Schiffes, der Güter und der Fracht gemeinschaftlich verpflichtet, die Aufmachung des Auslandes anzuerkennen und respektive zu tragen?

zweitens, geht diese Verpflichtung auf ihre Versicherer über: das heißt: sind die Versicherer verpflichtet, die Versicherten für die so zu bezahlende Contribution zu entschädigen?

In Betreff der ersten dieser zwei Fragen, hat alle Meinungs-Verschiedenheit der Englischen und Amerikanischen Juristen aufgehört, seit der vom Richter Story, in dem Rechtsfalle von Peters vs Warren Insur. Comp. (siehe Phillips, Vol. II p. 182) ausgesprochene Auffassung desselben. „Wenn sich" — bemerkte derselbe — „ein allgemeiner „Havariefall ereignet, dessen Aufmachung in des Schiffs ausländischem „Bestimmungshafen oder in irgend einem andern fremden Hafen statt„findet, wo dieselbe mit gutem Rechte zu reguliren bleibt, da ist diese „Aufmachung nicht allein in Betreff der Vertheilung der „Contribution auf die verschiedenen Interessen definitiv, „obgleich sie verschieden von der, unseren Gesetzen gemäß, „üblichen Form sein mag, die ihr in unseren Häfen ge„geben worden wäre, wenn sie da stattgefunden hätte."

Dies Princip ist auch in England vielfältig anerkannt worden. Von den verschiedenen Fällen heben wir als Beleg, nur den einzigen von Dagleish vs Davidson (siehe 5 Dowt. & Ryl. 6 und Arnould, Vol. II p. 944) aus. Er betraf die Aufmachung einer Havarie grosse in einem Russischen Hafen. Kost- und Monatsgeld der Mannschaft während einer Reparatur, welche, wie man ersehen haben wird, in England nicht in Havarie grosse vergütet werden, waren darin berechnet worden. Der Eigner der Güter belangte für den so bezahlten Theil den Rheder, der selbst ein Britischer Unterthan war, ward aber in Folge der Entscheidung des Gerichts, daß in dieser Hinsicht keine Verbindlichkeit auf ihm ruhe, abgewiesen. Zur Begründung einer solchen Regel gab Lord Tenterden, bei Gelegenheit seines Urtheilsspruches in dem Falle von Simmonds vs White, folgendes an: „Der „Verlader der Güter giebt stillschweigend, wenn nicht ausdrücklich,

„seine Zustimmung zu der allgemeinen Havarie, als anerkannte ma„ritime Usanz; und indem er sich damit einverstanden erklärt, so muß „es so angesehen werden, als ob er auch der Aufmachung am üb„lichen und rechten Orte, nach den daselbst herrschenden Gesetzen und „Gebräuchen seine Beistimmung gegeben hätte.“ (Siehe 2 B. § Cr. 810.)

Diese Regel wird auch in den Vereinigten Staaten anerkannt. Kent, im dritten Bande seines Werkes S. 243, beruft sich auf den Rechtsfall von Strong vs Newyork Firemen's Ins. Comp. (der sich in 11 John's Rep. 323 befindet), wo die Lehre von der Aufmachung der Havarie grosse von allen Seiten beleuchtet und demnach festgestellt wurde, daß es in allen Fällen einer Havarie grosse nach Ankunft des Schiffes in seinem Bestimmungshafen des Capitains Pflicht sei, darauf zu sehen, daß die Aufmachung dort regelmäßig geschehe, und daß er ein Pfandrecht auf die Ladung für die von ihm bezahlte Contribution besitze. „Man beweise“ — sagt Kent — „daß „dies in Gemäßheit des Europäischen See-Rechts stattfinde. Wenn „die allgemeine Havarie auf diese Weise in einem fremden Hafen nach „den dortigen Gesetzen und Gebräuchen aufgemacht wird, so gilt sie „nicht allein in Betreff der darin eingebrachten Artikel, sondern auch „in Betreff ihrer Vertheilung auf die besonderen Interessen, so verschieden sie auch in der Heimath abgemacht worden wäre.“

Ueber die zweite Frage, ob nämlich der Englische Versicherer durch die Art und Weise der im Auslande ausgeführten Aufmachung gebunden sein könne, hat man sich in England, so wie in den Vereinigten Staaten, lange gestritten. Phillips (im zweiten Bande S. 169—174) vermeint, daß die Versicherer allerdings durch eine solche Aufmachung gebunden sein müßten, wenn auch die Vertheilung der Contribution ganz verschieden von den Usanzen der Heimath ausfallen sollte, wofern nur die als Havarie grosse abgemachten Schäden oder Verluste auch in der Heimath, entweder als allgemeine oder als particuläre Havarie anerkannt würden, sonst aber nicht. Stevens (in seinem Essay on average p. 71 und 72, Edit. 5) behandelt diese Frage, ohne zu einem eigentlichen Schlusse zu gelangen, doch mit einer gewissen Vorliebe für die von Lord Kaimes ausgesprochene Meinung, daß man hinsichtlich fremder Vorschriften in den Aufmachungen allgemeiner Havarie sich nie um den Punkt streiten sollte, ob jene, oder die Englischen als Regel dienen müßten; denn — hatte Lord Kaimes gesagt — „jeder Fall, der unter das Englische Recht gerath,

muß nach dem Recht, und nicht nach dem eines anderen Landes entschieden werden.

Arnould jedoch zieht aus den wenigen Entscheidungen der Englischen Gerichte über diesen Punkt die folgenden Schlüsse als Regel:

1) daß die Versicherer allemal durch eine fremde Aufmachung der großen Havarie gebunden sind, sobald diese mit genauer Beobachtung der Gesetze und Gebräuche des ausländischen Hafens stattgefunden hat;

2) daß aber, wenn es nicht klar erwiesen werden kann, daß die Aufmachung auf solche Weise, d. h. mit genauer Beobachtung der dortigen Gesetze und Gebräuche geschehen ist, dieselben niemals dadurch gebunden sind, wenn es nicht auch zugleich große Havarie nach den Englischen Begriffen sein sollte. (Siehe Arnould Vol. II p. 945.)

In den beiden Rechtsfällen von Walpole vs Ewer und von Newman vs Cazalet, die man in der neuesten, achten Ausgabe von Park S. 898 und 900 finden wird, sprach sich Lord Kenyon bestimmt dahin aus, daß der Versicherer durch die Gesetze und Gebräuche des Landes gebunden sei, auf das sich der Contract bezieht. Aber in dem folgenden Falle (von Power vs Whitmore, 4 Maule & Sel. p. 141) ist man irrthümlich durch die von Lord Ellenborough gegebene Entscheidung auf einen ganz entgegen gesetzten Schluß gerathen. Der Eigenthümer einer Parthei Waaren, welche von London nach Lissabon versichert worden waren, mußte es sich gefallen lassen, zu Verlüsten zu contribuiren, welche nach Englischen Gesetzen nicht zur Havarie grosse gerechnet werden konnte. Als es zur Klage in England kam, lag kein hinlänglicher Beweis vor, daß nach den in Lissabon üblichen Gebräuchen und Gesetzen diese Verlüste mit zur Havarie grosse gehörten, und demzufolge erkannte das Gericht, daß der Versicherte die von ihm oder seinem Correspondenten bezahlte Contribution nicht zurückfordern könne. Lord Ellenborough stützte sich in seinem Erkenntnisse ausschließlich auf den Punkt, daß thatsächlich, in Hinsicht der Lissaboner Gebräuche, nichts bewiesen worden sei. Seine Worte waren die folgenden: „Der Contract (d. i. Police) muß in Betreff „seiner Auslegung nach den Gesetzen Englands, wo er geschlossen „wurde, beurtheilt werden, woferne es unter den contrahirenden Partheien nicht einverstandene Sache war, daß irgend „ein anderer, allgemeiner, unter Kaufleuten und in dem „Lande, wo den contraktlichen Bedingungen zufolge, die

„Unternehmung zu Ende gehen sollte, üblicher Gebrauch „Geltung erhalten und Contribution zur allgemeinen Ha„varie gefordert werden könnte.“

Aus diesen Worten dürfte der fast unvermeidliche Schluß erfolgen, daß, wo Schiffe und Güter für eine Reise aus Britischen Häfen nach denen des Auslandes versichert werden, und hinlängliche Beweise vorliegen, daß dort ein unveränderlicher Gebrauch existirt, gewisse Verlüste, die in Großbritannien nicht zur großen Havarie gerechnet werden, darin zu begreifen, der Versicherer in England dadurch gebunden bleibt, und zwar aus dem Grunde, daß er nothwendiger Weise von den Gebräuchen des auswärtigen Hafens, auf den sich der Contrakt bezieht, und in Beziehung, auf welchen derselbe seine Auslegung zu erhalten bestimmt ist, Kenntniß hätte haben müssen. Dessen ungeachtet gehört es keineswegs in England zu den seltenen Fällen, daß man fremde Havarie grosse-Dispachen gänzlich unbeachtet und Ersatz nur nach Englischen Usanzen leistet. Ein Beispiel dieser Art, an denen es eben hier in Hamburg nicht mangelt, werden wir in unserem vierten Titel: „Von den Dispachen“ geben. Um sich gegen solche Unbill sicher zu stellen, hat man in neueren Zeiten, bei Versicherungen in London, häufig die Clausel: „General Average as per foreign statement“ eingeführt.

In den Vereinigten Staaten herrschen in dieser Hinsicht dieselben Gesetze, wie das aus dem früher gegebenen Rechtsfall von „Strong v^s. Newyork Firem. Ins. Comp.“ zur Genüge erhellt. Eine fernere Bestätigung findet sich in den mannigfachen Fällen dieser Art, welche Phillips im zweiten Bande seines Werkes S. 170 bis 174 vorgeführt hat.

Ueber die Unmöglichkeit rationeller Weise zu irgend einem anderen Schlusse zu gerathen, macht Arnould die folgenden Bemerkungen: „Nach Englischen Gesetzen, wie man ersehen haben wird, „sind alle Betheiligten oder Eigenthümer der verschiedenen Interessen „verpflichtet, allgemeine Havarieschäden nach den Aufmachungen des „Auslandes zu bezahlen, wenn diese in völligem Einklang mit Ge„setzen der Häfen, wo sie geschehen, regulirt worden sind, mögen der„gleichen Unkosten in den Englischen Aufmachungen vergütet werden „oder nicht. Nun ist es außer allem Zweifel, daß der Englische Ver„sicherer durch die buchstäblichen Bedingungen seines Contractes ver„bunden ist, dem Versicherten jeden verhältnißmäßigen Theil der „großen Havarie zu vergüten, den dieser, nach Englischen Gesetzen zu

„bezahlen sich genöthigt gesehen hat. Wenn sich dies so verhält — „und es scheint auf unumstößlicher Grundlage zu beruhen — so er„giebt es sich in logischer Folgerung, daß der Versicherer auch alle „allgemeine Havarie-Unkosten zu bezahlen verbunden ist, welche dem „Versicherten, in Folge regelmäßiger Aufmachung in dem Hafen, wo „sie stattfindet, ihm auferlegt worden sind. Dieser Schluß gewinnt „um desto größere Kraft, in allen Fällen, wo eine solche Aufmachung „in des Schiffes eigenem Bestimmungshafen stattfindet. In allen „solchen Fällen, und unter der Voraussetzung, daß der Handels-Ge„brauch, dergleichen Auslagen in Rechnung zu bringen, wohl aner„kannt und regelmäßig ist, darf man annehmen, daß der Versicherer „gehörige Kenntniß davon gehabt habe: er hat also seinen Contrakt „mit besonderer Beziehung darauf abgeschlossen: er muß die Mög„lichkeit eines Verlustes auf der Reise vorausgesehen haben, der in „einem fremden Hafen als allgemeiner Havarieschaden angesehen wer„den dürfte, obgleich er zu Hause nicht in demselben Lichte erscheinen „möchte. Die Möglichkeit, welche dem Versicherten die Verpflichtung „auferlegen dürfte, zur Vergütung eines solchen Verlustes beizutragen, „muß dem Versicherer, zur Zeit der Schließung seines Contraktes, „eben so wohl vor Augen gestanden haben, als die Möglichkeit, eine „solche Contribution zur Havarie grosse nach Englischen Gebräuchen „leisten zu müssen; er muß daher principiell eben so wohl verpflichtet „bleiben, den Versicherten in dem einen Falle, wie in dem anderen „zu entschädigen.“ (Siehe Arnould Vol. II p. 948.)

Man begreift, daß der Schiffer, der sich in der Nothwendigkeit befunden haben mag, den ganzen Betrag der ihm in einem ausländischen Hafen auferlegten Havarie grosse zu bezahlen, sich nur an die respectiven Vertreter der verschiedenen Interessen, an die Eigenthümer von Schiff, Fracht und Güter halten kann, um das von ihnen ersetzt zu erhalten, was weder Schiff noch Fracht angeht, und daß er, wie wir schon bemerkt, ein unmittelbares und nicht in Abrede zu stellendes Pfandrecht daran besitzt. Nach der von Lord Tenterden (in dem Rechtsfalle von Scarf v^s Tobin, 3 B. & Ald. p. 523) ausgesprochenen Ansicht behält der Schiffer dies Pfandrecht auf die Güter, bis die betreffende Contribution zum Vollen bezahlt ist.

„Das allgemeine Seerecht“ — sagt der Richter Story — „verleiht ein Pfand in rem für den Beitrag, nicht als das einzige, „sondern, wie in vielen Fällen, als das beste, und in einigen Fällen „als das einzige Mittel, wie z. B., wo man den Eigenthümer der

„Güter nicht kennt. Es läßt sich auch mit Gewißheit behaupten, daß „dem Schiffs-Rheder in vielen Fällen, ohne ein solches Pfandrecht aller „hinreichende Regreß entgehen, und daß er eine höchst gefährliche Ver„antwortlichkeit auf sich laden würde.“ Demzufolge ward in dem Falle, dem wir diese Bemerkungen entlehnt haben: (The United States v^s Wilder, in Phillips, Vol. II p. 158) erkannt, daß der Schiffs-Rheder dies Pfandrecht selbst in Betreff der, der Regierung der Vereinigten Staaten zugehörigen Güter besäße, und zu ihrer Auslieferung nicht gezwungen sein dürfte, woferne er für die von ihm verhältnißmäßig für diesen Theil der Ladung ausgelegten Kosten nicht hinreichenden Ersatz erhalten hätte.

Wo es viele Empfänger einer Ladung giebt, da ist es in England gebräuchlich, daß der Schiffer, ehe er die verschiedenen Güter abliefert, sich von sämmtlichen Kaufleuten und Empfängern eine schriftliche Verpflichtung geben läßt, die sie betreffende Contribution zu bezahlen. In Hamburg sorgt dafür im Namen des Schiffers, der Schiffsmakler, an den er sich gewendet hat, und der die Bürde der in dieser Hinsicht erforderlichen Schritte übernimmt. Der Consignatair, der zugleich Eigenthümer der an ihn addressirten Güter ist, haftet natürlich für den ihn betreffenden Theil der großen Havarie; aber ein Consignatair, der nicht Eigenthümer ist, kann niemals durch den bloßen Empfang des Conossementes gezwungen werden, die betreffende große Havarie zu bezahlen, woferne dies nicht ausdrücklich in dem Conossemente stipulirt worden ist. Lord Tenterden hat es besonders empfohlen, daß in der Zukunft eine ausdrückliche, diesen Fall umfassende Stipulation in das Conossement eingeführt wurde (siehe den vorerwähnten Fall von Scarfe v^s Tobin, 3 B. & Ald. 523), aber nach Erwägung aller Umstände, erhält man doch immer die moralische Gewißheit, daß der Schiffer die Mittel besitzt, sich für die ausgelegten Havarie-Auslagen bezahlt zu machen, und nicht nöthig hat, irgend etwas von der Ladung auszuliefern, ehe er nicht in Betreff seiner, für große Havarie gemachten Vorschüsse, vollkommene Sicherheit erhalten hat.

Alle, in Schiff, Fracht und Güter betheiligten Personen sind separat, ein jeder für sich, pro rata seines Antheils und nicht gemeinschaftlich verpflichtet zur Havarie grosse beizutragen. Wenn sie aber gemeinschaftlich in Schiff und Ladung interessirt sind, so würden sie auch gemeinschaftlich zur Havarie grosse beizutragen haben. Dies

ward in dem Rechtsfalle von Sims v. Willing (siehe 8 Sergeant & Rawle 103) so entschieden.

Hieraus folgt, wie es sich aus einem von Phillips (im zweiten Bande seines Werkes p. 169) erzählten Rechtsfalle ergiebt, daß wenn einer der gemeinschaftlichen Interessenten, sein Interesse separat versichert hätte, und derselbe in Folge seiner Theilnahme an dem gemeinschaftlichen Geschäft verpflichtet würde nicht allein seinen eigenen, sondern seines Nachbaren Theil der Contribution zu bezahlen, seine Versicherer sich unter keiner Verbindlichkeit befinden würden, ihm die so gemachte Zahlung nach Verhältniß zu vergüten.

Directe zur Havarie grosse zu contribuiren, ist keine Verpflichtung, die auf den Versicherer ruht: er ist nur verpflichtet, dem Versicherten den pro rata Betrag seiner Contribution zu vergüten. So spricht sich Boulay-Paty in seinen Noten zu Emérigon aus, und Phillips bestätigt dies, wenn er sagt, daß Versicherer nicht verpflichtet sind, dem Versicherten den vollen Betrag seiner Contribution zu vergüten, sondern nur so viel davon, als das Verhältniß des Werthes seines versicherten Interesses zu dem als contributionspflichtig angenommenem Betrag ergeben mag. Die Gerechtigkeit dieser Regel bewährt sich vollkommen. Denn zwischen dem Versicherten und seinem Versicherer ist der Werth von Schiff oder Gut entweder ihr taxirter Werth in der Police, oder, wo es eine offene Police betrifft, ihr Werth zur Zeit der Abreise vom Verschiffungs-Orte, der contributionspflichtige Werth beider aber, ist etwas ganz anderes — dieser nämlich ist ihr Netto-Werth zu der Zeit, wo sie am Löschplatze in die Hände ihrer respectiven Eigner gelangen. (Siehe Boulay-Paty's Bemerkung, betreffend Emérigon Vol. II p. 6 edit. 1827 und Phillips in seinem zweiten Band p. 74.) Bei dem letzteren kann der Versicherer offenbar nicht gefährdet werden, wie dies bei dem ersteren möglich wäre. Die ganze Beleuchtung dieses Punktes durch Boulay-Paty (in seinem Commentar zu Emérigon's XLIV Section) ist klar und des Nachlesens werth. Doch auch die folgende Exemplification desselben dürfte die Sache klar herausstellen.

Gesetzten Falles, eine Parthei Waaren sei der Police gemäß für 1500 Mark Banco versichert worden, ihr Netto-Werth im Löschplatze, d. h. der contributionspflichtige Werth derselben aber 4500 Mark Banco, und die bezahlte Contribution belaufe sich auf 450 Mark, so ist der Versicherer derselben keineswegs verpflichtet, diese 450 Mark oder den ganzen Betrag der Contribution zurück zu bezahlen, sondern

nur 150 Mark, oder den dritten Theil derselben, welches gerade das Verhältniß des versicherten Werthes (1500 ℳ) zu dem contributionspflichtigen Betrag (4500 ℳ) ist: oder, um dieselbe Sache in anderen Worten auszudrücken, der Eigner der Güter (als einer der Contribuenten zur Havarie grosse) muß 10 Procent von ihrem contributionspflichtigen Werthe bezahlen, der Versicherer aber bezahlt dem Eigenthümer der Güter, seinem Versicherten nur 10 Procent von dem in der Police stipulirten Summe.

Wenn der contributionspflichtige Werth den versicherten Werth, der Police zufolge, nicht übersteigt, so bleibt dennoch die Regel unverändert. Der taxirte Werth der Güter in der Police ist auf 1500 Mark und der contributionspflichtige Betrag in der Dispache, gleichfalls 1500 Mark festgestellt. Der Versicherte hat mit 150 Mark zur Havarie grosse contribuirt, nämlich mit dem zehnten Theil des contributionspflichtigen Betrages, und der Versicherer vergütet ihm 150 Mark oder den zehnten Theil des taxirten Werthes. Auf Hamburg sind jedoch diese andere üblichen Regel nicht anwendbar. Denn nach dem hiesigen Gebrauch muß in allen Fällen, wo die ganze Factura gedeckt ist, der Versicherer auch die ganze Havarie grosse vergüten, selbst wenn man für dich, den Usanzen einiger Länder zufolge, wo nach dem Werthe am Bestimmungsorte contribuirt wird, einen dreifachen Betrag beizutragen hätte. Dasselbe gilt auch in Betreff der folgenden aus den beiden oben angeführten Gebräuchen entlehnten Regel.

„Der Versicherte trägt jede Contribution zur Havarie grosse, „welche dem contributionspflichtigen Betrag zur Last fällt, und den „taxirten Werth in der Police übersteigt, wird aber, im Verhältniß „der versicherten Summe, für jeden Beitrag zur Havarie grosse ent„schädigt, wenn der contributionspflichtige Betrag den taxirten Werth „der Waare nicht übersteigt.“ Dieses von Magens in seinem ersten Bande, Fall XIX, eingeführte Regel, wiederholt auch Phillips in seinem zweiten Bande p. 167. Sie gilt auch in Frankreich, in Folge eines von der „Cours Royal d'Aix“ am 30 August 1822 abgegebenen Erkenntnisses. Diese bestimmt, daß in so weit es das Verhältniß zwischen Versicherten und Versicherer betrifft, ein allgemeiner Schaden, entweder nach dem taxirten Werth in der Police, oder in einer offenen Police, nach dem Werthe aufgemacht werden soll, wie die Güter zur Zeit und an dem Orte der Verladung befaßen.

Die folgenden, sehr triftigen Bemerkungen Boulay-Paty über diesen Gegenstand, dürfen dem Leser nicht vorenthalten werden:

Er sagt: „Wenn es sich darum handelt, die Natur und den Umfang „der gesetzlichen Verbindlichkeiten zu untersuchen, denen der Versicherer, „in Folge des dem versicherten Gegenstand als Contribution zur Ha„varie grosse auferlegten Betrages ausgesetzt ist, so muß man sich an „die Police halten, welche das wahre Gesetz der Betheiligten ist. „Dann hört alle Gemeinschaft der Interessen zwischen dem Schiffe „und seiner Ladung auf. Des Versicherten Anspruch an seine Ver„sicherer hat mit seinem Anspruch an seine Mit-Interessenten oder Be„theiligten nichts gemein und beruht allein auf den Stipulationen der „Police, und auf deren Anwendung in Rücksicht der Verlüste, welche „aus den Gefahren der Schiffahrt fließen und den versicherten Betrag „treffen. Daher muß auch der Werth der zur Zeit und an dem „Orte der Abfahrt des Schiffes den Gefahren der See Preis ge„gebenen Güter ohne Berücksichtigung des Unterschiedes zwischen all„gemeiner und partikularer Havarie, die Grundlage der Abmachung „zwischen Versicherer und Versicherten werden."

Dritter Titel.

Von der partikularen Havarie und ihrer Aufmachung.

Der Unterschied zwischen einer allgemeinen oder großen, und einer partikularen Havarie besteht darin, daß die erste eine prämeditirte Ursache zum Ursprung hat, dagegen die zweite aus einer unfreiwilligen fließt. Demnach wirkt bei der ersteren der menschliche Wille, die zweite ist das Ergebniß des Zufalls.

Partikular-Havarie trifft nur einen der Gegenstände, welche der Gefahr ausgesetzt sind, und fällt eben daher allein auf dessen Eigenthümer oder seinen Versicherer. Sie heißt deswegen partikulare Havarie, um die ausschließliche Individualität des materiellen Schadens und der damit verknüpften Kosten oder Auslagen zu bezeichnen und herauszustellen. Bestimmter kann sich also der Unterschied zwischen der großen und der partikularen Havarie nicht aussprechen, als wo es sich erweist, daß jeder Gedanke an eine allgemeine Contribution zum Ersatz des erlittenen Schadens schon darum ausgeschlossen bleiben muß, weil derselbe nur ein separates Interesse trifft, und folglich, wie schon bemerkt, ausschließlich auf dessen Eigner oder seinen Versicherer allein zurückfallen kann.

Jeder zufällige Schaden an Schiff und Ladung, der sich nicht zu der Wichtigkeit eines Total-Verlustes erhebt, dessen unmittelbare Ursache die Gefahren sind, wogegen Versicherung genommen worden, und den man weder freiwillig übernommen, noch dem man absichtlich entgegen gegangen ist (wie das bei der großen Havarie stattfindet), wird ein partikularer Havarie-Schaden genannt. Desgleichen eignen sich dazu alle außerordentlichen Ausgaben, die nicht auf Rechnung der gewöhnlichen Abnutzung des Schiffs gehören oder ähnlichen Einflüssen

zugeschrieben werden können, sondern zum ausschließlichen Besten des Schiffes oder der Ladung (im Gegensatz zum gemeinsamen Besten beider) gemacht werden.

Uebereinstimmend mit allen neueren Autoren, die über diese Materie geschrieben haben, z. B. mit unserem Benecke in seinen „Principles of Indemnity etc.“ p. 165 und 166, mit Phillips, im zweiten Bande seines Werkes p. 192 und anderen, beschreibt Boulay-Paty in seinem „Cours de Droit Comm. Maritime“ Vol. IV p. 481 die Natur der partikularen Havarie durch folgende einfache Worte: „Alle „Behufs des Schiffes allein, oder der Ladung allein gemachten Aus„gaben, oder jeder Schaden, der sie insbesondere und anders trifft, „als in der Gestalt einer Maßregel zum gemeinsamen Besten, ist ein„fache oder partikulare Havarie.“

In diesem allgemeinen Sinne, jedoch mit einer gewissen Verschiedenheit unter sich, sind sämmtliche Bestimmungen der meisten Staaten in Betreff der partikularen Havarie abgefaßt. Wir geben sie, wie üblich, der Reihe nach.

Ueber die partikulare Havarie (Havarie partikulière) faßt sich die „Hamburgische Assekuranz- und Havarey-Ordnung von 1731“ sehr kurz, indem sie in ihrem einzigen darauf bezüglichen Artikel 11 Tit. XXI folgendes sagt: „Zur partikularen- oder Privat-Havarey ge„hören derjenige Schaden, der einem Schiffer allein oder der Ladung „allein und insbesondere und nicht zur Abwendung gemeinsamer Ge„fahr, zustößet; und muß solcher Schade von einem jeden Assekura„deur, der darauf versichert hat, woferne sich derselbe nach Abzug der „Provision des Dispacheurs, höher als 3 Procent beläuft, nebst allen „Unkosten besonders bezahlt werden.“

Der Französische: „Code de Commerce“ in seinem Art. 403, so wie das Sardinische Handelsgesetzbuch in seinem Art. 431, bezeichnen folgende Dinge als partikulare Havarie:

1) „Alle durch ihre innere Beschaffenheit, durch Sturm, Neh„mung, Schiffbruch oder Strandung, den Waaren überkommene „Schäden;“

2) „Die Behufs ihrer Rettung gemachten Unkosten.“

3) „Der Verlust der Kabeltaue, Anker, Segel, Masten, Tauwerk, der durch Sturm oder andere Zufälle der See entsteht;“

„Alle Unkosten, welche aus dem, durch den zufälligen Verlust dieser Gegenstände, oder durch das Bedürfniß einer Verproviantirung, oder durch die Reparatur eines gesprungenen Lecks veranlaßten Einlaufen in einen Nothhafen entstehen dürften;“

4) „Das Kost- und Hauergeld der Matrosen während eines Aufenthaltes, wenn das Schiff auf seiner Reise durch irgend eine Macht angehalten wird, und während der Reparaturen die daran gemacht werden müssen, wenn das Schiff Monatsweise befrachtet ist;“

5) „Das Kost- und Hauergeld der Matrosen während einer Quarantaine, mag das Schiff für die Reise oder Monatsweise befrachtet sein; — und im Allgemeinen die allein für das Schiff ausgelegten Unkosten oder von demselben, oder von den Gütern allein getragenen Schäden, von dem Augenblick ihrer Verschiffung und Abreise an, bis zu ihrer Zurückkunft und Löschung.“

Art. 404. „Der Eigenthümer des Gegenstandes der Schaden gelitten oder die Unkosten verursacht hat, muß die betreffende Partikular-Havarie tragen und bezahlen.“

Art. 405. „Der den Gütern dadurch zugestoßene Schaden, daß der Schiffer die Schiffsluken nicht gehörig geschlossen, das Schiff nicht festgemacht, das erforderliche Tauwerk nicht in gehörigem Zustande abgeliefert hat, so wie alle, durch die Nachlässigkeit des Schiffers oder des Schiffsvolks veranlaßten Unfälle, werden ebenfalls als Partikular-Havarie betrachtet, und fallen dem Eigenthümer der Güter zur Last, wofür ihm jedoch sein Regreß gegen den Capitain des Schiffs und die Fracht verbleibt.“

Nach dem Artikel 985 des Spanischen Handelsgesetzbuches gehört folgendes zur einfachen oder partikularen Havarie:

1) „Die Schäden an der Ladung, seit der Einladung bis zur Entlöschung, entstanden durch inneren Verderb, durch See-Unfälle oder durch die Wirkung von höherer Hand; und die Ausgaben diese Schäden zu vermeiden und die Waaren wieder herzustellen.“

2) „Der am Casco des Schiffes, seiner Takelage, Bemannschaften und Kriegsgeräthschaften aus einer der drei erwähnten Ursachen entstandene Schaden, und die Ausgaben um diese Gegenstände zu bergen oder wieder herzustellen;“

3) „Der Sold und Unterhalt der Besatzung eines Schiffes, welches auf einen rechtmäßigen Befehl, oder von höherer Hand an-

„gehalten, oder unter Embargo gelegt worden, wenn die Befrachtung „zu etwas Gewissem für die Reise geschlossen worden.“

4) „Die Kosten, um mit dem Schiffe einen Nothhafen anzulaufen, „in der Absicht, das Casco oder Geräthe desselben auszubessern oder „um es mit Proviant zu versehen.“

5) „Der dadurch entstandene Verlust an Gütern, daß sie durch „den Capitain in einem Nothhafen unter dem Werth verkauft sind, „zur Bezahlung von Lebensmitteln und um die Schiffsbesatzung zu „bergen, oder um irgend eine andere nothwendige Ausgabe für das „Schiff zu bestreiten;“

6) „Der Sold und Unterhalt der Schiffsbesatzung während das „Schiff in Quarantaine liegt;“

7) „Der Schaden den das Schiff oder die Ladung dadurch be„kömmt, daß es segelnd oder vor Anker liegend, oder am Lande fest„gemacht, mit einem andern zusammenstößt, wenn dieses zufällig ge„schieht und nicht vermieden werden kann. Hat einer der Capitaine „an diesem Unfall Schuld, so muß er den ganzen, durch ihn verur„sachten Schaden ersetzen.“

8) „Jeglicher Schaden, den die Ladung durch Nachlässigkeit, „Versehen oder Baratterie des Capitains oder der Schiffsbesatzung „erleidet; dem Recht des Eigenthümers an den Capitain, das Schiff „und die Fracht wegen gebührender Schadloshaltung unbeschadet.“

„Außerdem werden zu der einfachen oder partikularen Havarie „alle Kosten und Schäden am Schiff oder der Ladung desselben ge„rechnet, die nicht zum gemeinschaftlichen Vortheil und Nutzen aller „Interessenten in Schiff und Ladung gereicht haben.

Dem Artikel 701 des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ zufolge, gehören zur partikularen Havarie:

1) „Alle Schäden und Verluste, die das Schiff und Ladung durch „Sturm, Nehmung, Schiffbruch oder zufällige Strandung über„kommen;

2) „Die Unkosten ihrer Rettung;

3) „Der Verlust und Schaden der Kabeltaue, Ankern, Tauwerk „und Segel, Bugspriet und Raaen, Böte und anderer Geräthschaften, „durch Sturm oder andere Zufälle der See;

4) „Die Kosten der Reclamation, Kost- und Hüttergeld der „Schiffsmannschaft während der Reclamation, wenn das Schiff oder „die Waaren allein aufgehalten werden;

5) „Die besondere Ausbesserung der Fässer und die Unkosten der

„Aufbewahrung der beschädigten Güter, den Fall ausgenommen, wo „sie von einem Unglück betroffen werden, das unmittelbar zu einer „Berechnung in Havarie grosse führet;

6) „Die Mehrfracht und die Kosten der Einschiffung und der „Löschung in Folge der im Verlauf der Reise ausgesprochenen Un„tauglichkeit des Schiffes, wenn die Waaren mittelst eines anderen „Schiffes für Rechnung der Ablader weiter fortgeschaft werden, wie „das im Art. 478 des gegenwärtigen Codex stipulirt worden ist*).“

7) „Im Allgemeinen, alle Schäden, Verluste und Unkosten, „welche nicht freiwillig zum gemeinschaftlichen Besten von Schiff und

*) Der besagte Artikel enthält folgendes: „Wenn der Schiffer im Verlauf der „Reise gezwungen ist sein Schiff ausbessern zu lassen, so ist der Befrachter „oder Ablader gehalten, zu warten bis diese Reparatur vollendet ist, oder er „kann auch seine Waaren gegen Zahlung der ganzen Fracht und der Havarie „grosse, in Gemäßheit des Art. 511 herausnehmen.“

„Ist das Schiff Monatsweise befrachtet, so ist er während der Zeit der „Ausbesserung keine Fracht zu bezahlen schuldig, noch hat er, wenn das Schiff „für die Reise befrachtet ist, keine Frachtzulage zu bezahlen. — Wenn das „Schiff nicht ausgebessert werden kann, so ist der Schiffer, ohne darum auf „eine Mehrfracht Anspruch machen zu können, verpflichtet, ein oder mehrere „Schiffe anzunehmen, um die Güter nach ihrem Bestimmungsorte zu brin„gen. — Hat der Schiffer weder an Ort und Stelle, noch in einem benach„barten Hafen ein Schiff, oder ihrer mehrere miethen können, so kommt ihm „die Fracht nur pro rata des zurückgelegten Wegs zu. In diesem letzteren „Falle verbleibt einem jeden Ablader die Sorge des Weitertransports der „Güter, vorbehältlich der Verpflichtung des Schiffers, ihnen nicht allein von „dem wahren Thatbestand der Dinge Kenntniß zu geben, sondern auch, in „dieser Zwischenzeit, alle nothwendigen Maßregeln zur Erhaltung des ihm „anvertrauten Pfandes zu ergreifen.“

Der angezogene Art. 511 und der damit verknüpfte Art. 473 desselben Gesetzbuches giebt folgende Vorschriften, für den Fall, wo die Löschung der Ladung oder Güter für nöthig erachtet würden und die Connossemente bereits versandt wären; „Die Befrachter oder Ablader können die bereits versandten „Güter nicht beziehen, ohne dem Schiffer die von ihm ausgestellten Connos„mente zurückzugeben. Wenn eines oder mehrere dieser Connossemente ver„sandt wären, so kann die Entlöschung nicht ohne gerichtlich ertheilte Befugniß, „nach gehöriger Kenntnißnahme von der Lage der Dinge geschehen, und dies „gegen eine hinlängliche Bürgschaft des Abladers für die Folge der versandten „Connossemente, und in diesem Falle hat derselbe die ganze Fracht, die Kosten „der Löschung und der Verlegung des Restes der Ladung zu bezahlen. — „Ferner: Wenn das Schiff zum Einnehmen von Ladung befrachtet und die „Zeit der Abreise nicht bestimmt worden ist, so ist es einem Jeden der Ab„lader erlaubt, seine Güter wieder herauszunehmen, gegen die Zurückgabe der „von dem Schiffer gezeichneten Connossemente und gehöriger Bürgschaft für „die bereits versandten Connossemente, und gegen Zahlung der für das Laden

„Ladung gemacht oder veranlaßt werden, sondern die, welche von „Schiff und Ladung einzeln getragen werden müssen, und folglich „nicht in Gemäßheit des Art. 699 zur Havarie grosse gehören.“

Der „Codigo Commercial Portuguez“ giebt in seinem Art. 1821 sämmtliche, vorangehenden Verfügungen des Holländischen Gesetzbuches wieder. Wir behalten es uns vor, in dem der Partikular-Havarie ausschließlich gewidmeten Titel dieser vierten Abtheilung unseres Werkes, dem Leser die zunächst folgenden wichtigen sieben Artikel No. 702 bis 708 inclusive, des „Wetboeks,“ welche der Portugiesische Codex in seinen Nummern 1822 bis 1828 inclusive wiederholt, zu geben, da sie dort ihre natürliche Stelle finden werden.

Das Preußische Assekuranz-Recht enthält in Bezug auf Partikular-Havarie folgende Bestimmungen:

Art. 1900. „Alle übrige nach vorstehenden Grundsätzen weder „zur großen noch zur kleinen Havarie gehörende Schäden und Kosten, „welche bei Gelegenheit der Schiffahrt und Reise das Schiff oder die „Ladung treffen, werden für partikulaire oder besondere Havarie geach„tet; und müssen von dem Eigenthümer der Sache, über welche sie „ergangen sind, allein getragen werden.“

Art. 1901. „Wenn also ein Schiff auf den Grund oder auf „eine Klippe gerathen ist, und nicht durch das Abbringen selbst be„schädigt wird: so gehört die daraus entstandene Beschädigung zur „besondern Havarei; die Kosten aber, durch welche das Schiff befreiet „wird, sind große Havarei.“

Art. 1902. „Wenn ein Schiff, oder dessen Geräthschaften durch „Gewalt des Windes verdorben oder verloren worden: so ist die „daraus entstandene Beschädigung ebenfalls besondere Havarei; es „wäre denn, daß der Schiffer, um Strand und Klippen zu vermei„den, genöthigt wäre, das Schiff zu pranken (§. 1824).

Art. 1903. „Wenn Kaper oder Seeräuber Schiffsgeräthschaften, „Ammunition, oder Lebensmittel vom Schiffe wegnehmen: so trägt „das Schiff den Schaden allein.“

Art. 1904. „Eben so trifft, wenn von Kapern oder Seeräubern

„und Löschen vorfallenden Unkosten. Wenn das Schiff mehr als die Hälfte „seiner Ladung eingenommen hätte, so ist der Schiffer gehalten, mit dem ersten Winde, „bei der ersten Fluth oder sonstiger günstiger Gelegenheit abzugehen, wenn „die Mehrheit der Ablader dies verlangen, und dies acht Tage nach ergan„gener Aufforderung, ohne daß irgend einer der Ablader seine Waare zurück„nehmen könne.“

„Waaren aus dem Schiffe entwendet worden, der Verlust die Eigen-
„thümer der Waaren.“

Art. 1905. „Ein Gleiches findet Statt, wenn Waaren blos
„durch Sturm oder Seesturz beschädigt, verdorben oder weggespült
„worden.“

Das Handelsgesetzbuch des Russischen Reiches enthält in der zweiten Abtheilung seines dritten Hauptstückes nur folgendes über „einfache und besondere Havarie oder Seeschäden.“

Art. 962. „Die einfache und besondere Havarie, oder die einem
„Schiffe, der Waare oder der Ladung geursachten einfachen und be-
„sonderen Seeschäden, sind Verlüste durch die Witterung oder einen
„anderen unerwarteten Zufall, als Bedrückung oder Aufenthalt durch
„die Autoritäten, durch Unachtsamkeit des Eigenthümers oder seiner
„gemietheten und nicht gemietheten Leute, und daher Verlust eines
„Taues, Seils, Segels, Ankers, Mastes und anderen Geräths, oder
„Verlust eines Theils der Waare und Ladung, zu reichliche Beköst-
„gung oder Verpflegung der Leute oder überflüssiger Verbrauch von
„Sachen.“

Art. 963. „Wenn das Schiff zu faulen anfängt, oder die La-
„dung durch ihre eigene Beschaffenheit, oder durch schlechtes und un-
„ordentliches Einlegen verdirbt, oder wenn eine flüssige Sache in Gäh-
„rung geräth, sauer wird, von selbst oder durch mangelnde Festigkeit
„des Gefäßes, in welches sie gefüllt ist, leckt, so wird ein solcher
„Schade für einfache und besondere Havarie erachtet.“

Art. 964. „Bei einfachen und besonderen Havarien trägt Jeder
„seinen Schaden abgesondert, und alles Gerettete und Bewahrte, wird
„nach seiner Hingehörigkeit abgeliefert.“

Die Benennung partikulare Havarie, oder partikular Havarie-Schaden, ist mehr spezifisch und bestimmter als die eines partiellen Verlustes, („partial loss“ im Englischen, „dommage partiel“ im Französischen) denn der Verlust eines Theils vom Ganzen könnte auch so heißen.

In England heißt beides Havarie, nicht allein der Schade, den das Eigenthum des Rheders oder des Abladers erleidet, sondern auch der verhältnißmäßige Theil der versicherten Summe oder des versicherten Werthes, den der Versicherer als Ersatz für den bestandenen Schaden zahlt. Bei der Anwendung des Wortes Havarie in Bezug auf Güter, sagt Stevens, wird im Englischen Lloyd allemal eine theilweise Beschädigung und Werthverringerung derselben durch See-

waffer verstanden. Dies hat zu der oberwähnten Benennung: partieller oder theilweiser Verlust geführt, der es jedoch, wie wir so eben bemerkt haben, an der erforderlichen Bestimmtheit mangelt. Doch in allgemeiner Beziehung bedeutet Havarie immer einen Schaden. Sagt man von einem Schiffe, daß es mit Havarie eingelaufen ist, so will das sagen, daß es Schaden erlitten hat.

Es ist die natürliche Folge eines separaten Interesses, daß jeder dasselbe treffende Schaden oder jede dafür gemachte Auslage, separat von dessen Eigner getragen werde; wenn dieser versichert ist, so sind seine Ansprüche an seinen Versicherer vollkommen gerecht, und zwar nach Maßgabe der Verschlechterung, die das versicherte Eigenthum durch Beschädigung oder durch die damit verknüpfte Kosten-Auslage erlitten, und im Verhältniß der Summe, wofür der Versicherte sich durch seine Unterschrift auf der Police, verantwortlich gemacht haben mag. Eben so viel Procente, als diese Verschlechterung wirklich beträgt, hat der Versicherer seinem Versicherten von der von ihm gezeichneten Summe zu vergüten.

Zur allgemeinen Charakteristik der Schäden, die als partikulare Havarie-Schäden angesehen werden dürfen, gehört also, wie der Leser ersieht:

1) daß sie weder von der Abnutzung während der Reise, noch von der inneren Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes herrühren; und

2) daß sie nicht durch die Nachlässigkeit und eben so wenig durch die Untreue des Versicherten oder seines Agenten erzeugt worden sind. Nach Englischen Gebräuchen findet hier noch eine Bedingung statt, nämlich die, daß die Ursache der Schäden eine causa proxima, d. i. eine unmittelbare, naheliegende, keineswegs eine entfernte sei, wie wir das bereits bemerkt haben.

Sind es Unkosten, die zu Ansprüchen für partikular Havarie an die Versicherer Veranlassung geben, so wird gefordert:

1) daß sie sich als nothwendige und unvermeidliche bewähren;

2) daß sie außerordentliche, durch irgend ein Spiel des Zufalls nicht aus den gewöhnlichen Eventualitäten einer Reise entstandene, sind;

3) daß sie zum ausschließlichen Besten des Schiffes oder der Ladung gemacht wurden.

Dieser allgemeinen Beleuchtung der Natur einer partikularen Havarie, müssen wir einige Worte über die Natur eines partiellen Havarie-Schadens oder Verlustes folgen lassen, der im Englischen ge-

wöhnlich „Salvage loss,“ Bergungs-Verlust, und dazu bewegen so genannt wird, weil man dabei rechnet, Mehr einzutaxirt geworden sein würde, wenn nicht gewisse Dienste geleistet und Anstrengungen gemacht wären. Die vorbenannten Kosten heißen in England: „Salvage charges“ — Bergungskosten, das Gehörigen heißt „the salvage“ — die Bergung, und der Unterschied zwischen dem Betrage der Bergung, nach Abzug der Kosten, und dem ursprünglichen Werthe des Interesses, wird Salvage loss oder Bergungs-Verlust genannt. (Siehe Stevens Essay, Chap. II. Sect. 1 p. 82.) Im Allgemeinen — sagt Stevens — findet ein Bergungs-Verlust von Gütern da statt, wo das Schiff durch Schiffbruch oder durch die Gefahren der See verhindert wird, seine Reise fortzusetzen, und die Ladung, oder der davon geborgene Theil in einem Platze, der weniger entfernt als der Bestimmungs-Platz ist, verkauft werden muß. In solchen Fällen wird, obzwar der Gegenstand nicht an die Versicherer abandonnirt worden, dennoch das Prinzip des Abandons festgehalten und demgemäß gehandelt. Das Prinzip, wonach man zu Werke geht, ist dieses: den Versicherer bezahlt einen totalen Verlust und nimmt den Ertrag der Güter zu sich. Eine solche Disparirungs-Methode aber, sagt Stevens, hat sich sowohl im Abstracto als in der Praxis so schlecht berechnet gefunden, daß sie nur in dem einzigen Falle, wo die beschädigten Güter aus Nothwendigkeit in einem Hafen oder näher ist als der Bestimmungshafen verkauft werden, als eine richtige und rechtmäßige betrachtet werden kann. Auch in Hamburg wird in allen Fällen, wo Güter wegen Strandung oder auch aus einfacher Gebrechlichkeit wegen anderswo als am letzten Bestimmungsorte verkauft werden, das Netto-Provenü der Sachen von der Taxe der Police abgezogen und der Unterschied durch die Versicherer ersetzt.

Eine Frage die auf die Bestimmung des Betrags der Forderung an den Versicherer auf Güter, wegen Verlustes, der eine Folge von Seeschäden ist, den größten Einfluß übt, betrifft uns die Ankunft des Schiffes mit den beschädigten Gütern am neuen Bestimmungsorte. Sie führt uns natürlich auf das zurück, was wir dem Leser im Th. VII Kap. 1 S. 255 u. f. des ersten Bandes über die sieben von einander verschiedenen Versicherungsmethoden der Güter gesagt haben, nach welchen der Eigner für seinen mutmaßlichen Verlust entschädigt werden soll. Wir haben gezeigt, daß nach einer dieser Methoden der Versicherte in die Lage versetzt werden soll, in welcher er sich befunden haben würde, wenn kein Verlust stattgefunden hätte, und der anderen,

wo er in Betreff der versicherten Güter zu der Lage zurückkehrt, in der er sich vor dem Beginn der Unterbrechung befand. Wir haben auch bemerkt, daß man von diesen beiden Methoden, der letzteren ausschließlich den Vorzug gegeben hat, und daß Theorie, Gesetz und Praxis darüber im Einklang mit einander sind, daß die Bedeutung einer Police auf Güter — woferne sie nicht abweichende Stipulationen enthält, keine andere sein darf, als daß in dem Falle einer Verschlechterung derselben durch irgend eine der Gefahren, gegen welche die genommene Versicherung Schutz leisten soll, der richtige Maßstab zur Berechnung des Betrags dieser Verschlechterung in dem Vergleich zu finden ist, zwischen dem Brutto-Ertrag des Verkaufs der beschädigten Güter und dem Brutto-Ertrag, den man, wären sie gesund, d. i. unbeschädigt geblieben, daraus gelöst haben würde, wodurch dann der Versicherer verpflichtet wird, den Verlust im Verhältniß des ursprünglichen Werthes der Güter, mit Zuschlag aller Kosten bis an Bord, oder des in der Police stipulirten Werthes, der die Stelle des ersteren einnimmt, zu bezahlen. Als Beispiel sei eine Parthei Cuffe genannt, die auf 16,000 Mark taxirt worden ist. Wäre sie gesund angekommen, so würde man 8 Schillinge pr. ℔ daraus gelöst haben, aber in Folge einer Beschädigung durch Seewasser, hat man nur 6 Schillinge dafür erhalten; der Betrag der Verschlechterung ist demnach ein Viertheil ihres Werthes; oder, in Betreff der Güter selbst, ist das Resultat dasselbe, als wenn drei Viertheile gesund angekommen und ein Viertheil total verloren gegangen wären. Der Versicherte hätte ein Viertheil von 16,000 Mark, demnach 4000 Mark zu bezahlen, und ohne der günstigen oder ungünstigen Conjunctur des Marktes den mindesten Einfluß einzurechnen, würde er jedenfalls nach demselben Verhältniß den erlittenen Verlust zu ersetzen haben, sobald also dem Vergleich zwischen der gesunden und der beschädigten Waare, sich eine Verschlechterung bis zum Belauf eines Viertheils von ihrem Werthe herausstellen sollte.

Ueber das allgemeine Recht des Versicherten, nach diesem Maßstab Ersatz zu erhalten, kann sich kein Zweifel erheben, die Verbindlichkeit des Versicherers aber wird durch die Summe bedingt, wofür er gezeichnet hat, und der Betrag von welchem eine Prämie bezahlt worden, ist der einzige, wofür er Anspruch machen kann, denn Verlust bei einer Sache zu ersetzen, wo er keine Prämie erhalten hat, kann natürlich nicht von ihm gefordert werden.

Bei der Regulirung einer particulären Havarie-Schadens auf

Güter, die in einer offenen Police versichert worden, muß der Einkaufswerth, (d. i. ihr Facturwerth im Abladungshafen) alle Unkosten bis an Bord, Versicherungs-Prämie und Kosten der Versicherung mit einbegriffen, in Rechnung gebracht werden; wo aber eine taxirte Police zur Geltung kommt, da ist es der in der Police festgestellte Werth. Demnach kann, in Bezug auf den Versicherer, nur der eine oder der andere die einzige Grundlage der Abmachung eines partikulär Havarie Schadens abgeben. Es ist bereits bemerkt worden, daß bei taxirten Policen, die Taxe in der Police, der einzige Maßstab der Verbindlichkeit des Versicherers in allen Fällen eines partikularen Havarie Schadens wird, ausgenommen, wo sie betrügerischer und übertriebener Weise angegeben, oder wo nur ein Theil der Quantität Waaren oder der Ladung verschifft worden wäre, auf welche die Taxe sich bezog. (Siehe die Fälle von Forbes v. Aspinall, in 13 East Rep. 323 und von Rickmann v. Carstairs, B. & Ad. 657.) Hieraus ergiebt sich folgendermaßen, daß der höhere oder niedrigere Preis der Güter bei Ankunft im Bestimmungshafen, durchaus keinen Maßstab für die Berechnung des Verlustes geben kann, den der Versicherer, im Falle einer Seebeschädigung zu ersetzen hat. Es läßt sich ohne Schwierigkeit beweisen, daß von allen anderen Arten der Aufmachung partikulärer Havarie, die einzig richtige nur die sein kann, wo der Brutto-Ertrag des Verkaufs als die Grundlage derselben zu gelten hat. Dieser Beweis ergiebt sich aus ihrer eigenthümlichen Zusammensetzung, sobald man auf Dinge stößt, welche mit dem Assekuranz-Contract auf Güter nichts gemein haben.

Diese drei Arten sind:

1) die Regulirung des Schadens oder Verlustes, ohne auf die ursprüngliche Kosten-Auslage der Güter, Rücksicht zu nehmen, nach dem Unterschied zwischen dem Ertrag des gesunden und des beschädigten Theils derselben;

2) die Aufmachung nach dem Princip des oben beschriebenen Bergungs-Verlustes:

3) die Aufmachung in Gemäßheit des Vergleichs zwischen dem Netto-Ertrag des gesund gebliebenen und des beschädigten Theils der Güter.

Wo nun, erstlich, der Versicherer den Unterschied zwischen dem Ertrag der gesunden und der beschädigten Güter bezahlt; oder, was durchaus dasselbe ist, wo er die beschädigten Güter durch andere, in vollkommen gesundem Zustande, und in gleicher Qualität ersetzt, da

ist es klar, daß der Versicherte gerade in die Lage versetzt wird, in der er sich befunden haben würde, wenn kein Verlust stattgefunden hätte, daß er, folglich seine Entschädigung in Gemäßheit der ersten Versicherungs-Methode erhält, welche Unkosten, Zollgebühren und Fracht und den Gewinn oder Verlust durch die Conjunktur des Marktes mit in sich begreift, obgleich Versicherung nach der zweiten Methode genommen wurde, wo der Versicherer nur mit dem ursprünglichen Kosten oder Werth der Güter zu thun hat.

Zweitens: Wenn der Versicherer den Unterschied zwischen der ursprünglichen Kosten-Auslage u. s. w., oder zwischen der Taxe in der Police, (welche diese Kosten-Auslage vertritt) und dem Netto-Ertrag der beschädigten Güter bezahlt, so wird der Versicherte allerdings in die Lage zurückversetzt, in der er sich vor dem Beginn der Unternehmung befand, aber er wird dies nicht bloß in Betreff der Güter sein, wofür allein er seine Prämie bezahlt hat, sondern auch in Betreff der Unkosten, Zollgebühren und der Fracht, wofür er keine Prämie bezahlt hat, und überdies wird die ganze Berechnung von der Conjunktur des Marktes ihre besondere Gestaltung erhalten. Wollen wir, beispielsweise, annehmen, daß die Verschlechterung der Güter durch Beschädigung, sich auf ein Viertheil von ihrem Werthe belaufe, und daß dieser Verlust von 25 Procent, durch das Steigen des Marktes ausgeglichen wird, so bezahlt der Versicherer gar nichts, da er doch, seinem Contract zufolge, verpflichtet war, einen vierten Theil des ursprünglichen Werthes zu bezahlen. Will man anderer Seits annehmen, daß die Güter die Conjunktur gegen sich haben und einen schlechten Markt treffen, so wird der Versicherer, außer der Verschlechterung der Waare durch die See-Beschädigung, auch den aus der Conjunktur des Marktes entspringenden Verlust bezahlen müssen. Folglich kommt diese Methode einem Abandon gleich, der unter Umständen gemacht wird, wo er nicht zulässig sein kann.

Drittens. Wo aus dem Unterschied in dem Netto-Product der gesunden und der beschädigten Güter sich der Maßstab des Vergleichs ergeben soll, um das Quantum des Verlustes und die verhältnißmäßige Summe der ursprünglichen Kosten-Auslage oder des Taxations-Werthes in der Police zu bestimmen, da wird die Natur der Verbindlichkeit des Versicherers von den besonderen Zuständen des Marktes und von dem Betrag von Fracht, Unkosten und Zollgebühren abhängig gemacht, und ihrem Einfluß gehorchen müssen. Wenn z. B. Fracht, Unkosten und Zollgebühren auf Güter, die zu 10,000 Mark

tarirt worden, sich auf 1000 Mark belaufen, dann setze, wenn der Brutto-Ertrag der Güter in gesundem Zustande 12,000 Mark, und der Brutto-Ertrag des beschädigten Theils 6000 Mark ist, die Berechnung nach dem Netto-Product sich folgendermaßen gestalten.

Brutto-Ertrag der gesunden Güter	ℳ 12000. —
weniger Unkosten, Fracht u. s. w.	„ 1000. —
Netto-Ertrag.	ℳ 11000. —

das ist, Originalkosten, Auslagen ℳ 10000 und
ℳ 1000 Profit.

Brutto-Ertrag der beschädigten Güter . ℳ 6000	
weniger Unkosten u. s. w. . . . . „ 1000	
Netto-Product	„ 5000. —
Verlust	ℳ 6000. —

Folglich, so wie ℳ 11000 { ℳ 10000 versicherter Werth / „ 1000 Gewinn } sich zu
ℳ 10000 der versicherten Summe verhalten, so verhalten sich ℳ 6000

(Betrag des Verlustes nach Abzug der Kosten) zu $\frac{10000 \times 6000}{11000}$

d. i. ℳ 5454. 8 ß, welche der Versicherer zu bezahlen hat. Außer der berechneten Havarie particulière Beo. ℳ 5454. 8 ß ist noch hinzufügen für den imaginairen Gewinn Beo ℳ 545. 8 ß, und erhält der Versicherer demnach vollen Schaden-Ersatz, da Taxe und Versicherungs-Summe übereinstimmen. Nun ergiebt es sich aus dieser Berechnung:

1) daß die Summe, welche der Versicherer zu bezahlen hat, in dem Grade abnimmt, in welchem die unbeschädigten Güter einen Gewinn abgegeben haben würden, weil der Divisor in einem solchen Falle zunimmt, dagegen der Dividend unverändert bleibt;

2) daß die von dem Versicherer zu bezahlende Summe nach Maßgabe des Betrags der Fracht, Unkosten und Zollgebühren, welche von dem Brutto-Ertrag der Güter abgezogen werden müssen, vermehrt wird. Hieraus erhellt denn ganz unwiderleglich, daß der Brutto-Ertrag oder der Marktwerth der Güter, allein als Richtschnur zur Bestimmung des Maßes der Verschlechterung dienen kann.

Da nun der Brutto-Ertrag, falls sie gesund angekommen wären, als Grundlage der Abmachung der partikularen Havarie angenommen werden muß, so bleibt uns die Art und Weise zu untersuchen, wie diese verschiedenen Ertragssummen ermittelt werden. Beschädigte Güter werden gewöhnlich in öffentlicher Auction verkauft, und

wenn das geschieht, so hat der Dispacheur d. i. die Person, welche mit der Aufmachung des Schadens beauftragt worden, darauf zu sehen, daß der Schaden aus einer der Gefahren entstanden ist, welche die Versicherung deckt, und dann, daß die Authenticität des Verkaufs gehörig bescheinigt sei. In kleineren Oertern, wo Auctions-Verkäufe nicht üblich sind, oder selten stattfinden, wird oft der Werth der beschädigten Waaren durch beeidigte Makler oder Kaufleute bestimmt. In manchen Fällen ist dies vortheilhafter für den Versicherer, als ein wirklicher Verkauf, aber der Glaube, den dergleichen Zeugnisse verdienen, hängt natürlich von der größeren oder geringeren Respectabilität der Zeugen selbst ab.

Auch ist es nicht leicht, den Werth der Güter zu bestimmen, wenn sie anstatt beschädigt, in ihrem gesunden Zustande angekommen wären. Bei courranten Artikeln, und wo es gebräuchlich ist, diese in öffentlicher Auction zu verkaufen, wie z. B. in London oder Hamburg, hat es damit keine Schwierigkeit. Der öffentliche Verkauf des nicht beschädigten Theils derselben Güter, giebt einen unfehlbaren Maßstab zur Schätzung ihres Werthes. Doch in Betreff der Güter, die der Regel nach nur privatim, d. h. unter der Hand verkauft werden, würde ein solcher Maßstab kein richtiger sein können, weil man voraussetzen darf, daß ein solcher Verkauf weniger vortheilhaft, als der andere ausfallen müßte. Aus diesem Grunde, und weil auch der Versicherte keineswegs verpflichtet ist, blos um den Werth der beschädigten Güter zu bestimmen, seine Einwilligung zum Verkauf der gesunden, in deren Betreff keine Forderung gemacht wird, zu geben, haben die Versicherer kein Recht auf diesen Verkauf zu bestehen. Unter solchen Umständen bleibt kein anderes Mittel übrig, um den wahren Werth der gesunden Waare zu bestimmen, als zu der Schätzung durch beeidigte Makler oder Kaufleute seine Zuflucht zu nehmen, und dann muß darauf gesehen werden, daß weder der höchste Preis, zu welchem dieselbe in kleinen Partheien hätte verkauft werden können, noch der niedrigste eines öffentlichen Verkaufs angegeben werde, sondern der Mittel-Preis zwischen beiden, oder wenn es möglich ist, der Preis zu welchem sie ersetzt worden können. Wo Versicherungen für Rechnung continentaler Kaufleute in England ausgeführt worden sind, halten diese es für zweckmäßig, wie es auch außer allem Zweifel ist, zur besseren Begründung ihrer Forderungen an die Versicherer, die Agenten des Englischen Lloyds zu Zeugen des Verkaufs herbeizurufen.

Die Agenten des Triestiner Lloyds sind, wie man S. 139 und 140 unseres ersten Bandes nachlesen kann, durch ihre Instructionen verpflichtet, dergleichen Verkäufen beizuwohnen, sobald die Assekuranzkammern in Triest dabei betheiligt sind. Hat der Dispacheur einige Zweifel über die Richtigkeit der Angaben, so muß er selbst die Mühe übernehmen, das Resultat seiner Nachforschungen und einer genauen Berechnung des wirklichen Werthes mit der gemachten Schätzung zu vergleichen, um sodann, wie das oft geschieht, der Wahrheit näher treten zu können.

Wo es üblich ist, beschädigte Waaren in öffentlicher Auction unter Abschlag eines Disconto's zu verkaufen, und wo derselbe von dem differirt, der bei gesunden Waaren gestattet wird, da muß er von dem Netto-Product abgezogen werden; gilt aber derselbe Disconto in beiden Fällen, so ist dies nicht nöthig, da der relative Unterschied des Werthes der gesunden und der beschädigten Güter dann unverändert besteht, wenn der Abzug verhältnißmäßig den einen wie den anderen in gleichem Maße trifft.

Die außerordentlichen Unkosten, welche durch den öffentlichen Verkauf der beschädigten Güter veranlaßt werden, wie z. B. einfache Courtage, die Provision des Agenten der auswärtigen, dabei betheiligten Assekuranz-Compagnien u. s. w., sind nicht im eigentlichen Sinne, Folgen oder Theile der Beschädigung, werden aber gestissentlich gemacht, um den Grad der Beschädigung bestimmen zu können; sie würden nicht vorgefallen sein, wenn keine Versicherung auf diese Güter genommen wäre, und doch würde der Grad des Schadens derselbe bleiben. Diese Unkosten üben also keinen Einfluß auf die Berechnung des Schadens aus, aber das dafür ausgelegte Geld muß separat zu dem Betrag des Verlustes oder des Schadens gefügt werden. In Holland werden sie als Schaden gerechnet. *) Dies ist der Gebrauch

*) Der Unterschied der beiden Methoden erweist sich folgendermaßen: Wir nehmen an, daß 100 Last Weizen für fl. 15,000 frei von 10 Procent Beschädigung der Waare versichert worden, die gesund fl. 20,000 gegeben haben würden, aber beschädigt nur fl. 15,000 abgeworfen haben. Die fl. 15,000 abgezogen von fl. 20,000 geben einen Schaden von 25 Proct., über versicherte fl. 15,000, also fl. 3750, hiezu fl. 400 für Kosten, also einen Schaden von fl. 4150. In Holland werden von dem Ertrag von fl. 15,000, die Kosten fl. 400 abgezogen, und lassen also fl. 14,600. Diese von fl. 20,000 gefürzt lassen fl. 5100 oder 27 Proct. von versicherten fl. 15,000, [illegible] fl. [illegible]. Hätten die beschädigten 100 Last, fl. 18,300 anstatt fl. 15,000 ausgetragen.

im Englischen Lloyd. Wollte man diese Unkosten von dem Brutto-Ertrag der beschädigten Güter abziehen, ehe der Betrag des Schadens ermittelt worden wäre, so würde der Versicherte, wenn die Güter zu einem schlechten Markt ankämen, auf Rechnung der Unkosten mehr erhalten als er ausgelegt hätte, dagegen er, im Falle einer günstigen Conjunktur des Marktes, so viel weniger empfangen würde.

In Hamburg würde man den Verlust an der Waare über ihren wirklichen Belauf vertheilen, und dann eben so viele Procente von dem versicherten Belauf rechnen, die außerordentlichen Kosten nebst den Dispachenkosten aber zusammen nehmen, über die versicherte Summe vertheilen und das Ergebniß dem Betrag des pro rata Verlustes hinzufügen. Havarie partikuläre von Gütern die ihren Bestimmungsort erreicht haben, wird in Hamburg stets mit eben so vielen Procenten von der Taxe ersetzt, als sich die Waare nach dem Börsenpreise verschlechterte, und die außerordentlichen, durch die Beschädigung entstandenen Kosten, außerdem zu voll.

In diese außerordentlichen Kosten wird keine Commission von dem Ertrag des Verkaufs der beschädigten Güter mit eingerechnet, denn wenn der Verkauf von dem Versicherer selbst besorgt wird, so kann er keine Commission dafür berechnen; und wenn sie durch einen Agenten verkauft werden, so kann diese Ausgabe nicht als eine natürliche Folge des Verlustes angesehen werden. Laßt uns annehmen, die Güter würden um die Hälfte verschlechtert werden, so läuft das auf dasselbe hinaus, als ob die eine Hälfte derselben glücklich angekommen, die andere aber gänzlich verloren gegangen wäre. In diesem Falle würde die Commission von den beschädigten Gütern von der ersten Hälfte abzuziehen sein, welche der Versicherte auch im Falle glücklicher Ankunft der Güter zu bezahlen gehabt haben würde, und von der anderen Hälfte würde gar nichts berechnet werden können, da ihr Daseyn aufgehört hat.

---

so würde sich der Versicherte, nach dem gewöhnlichen System, besser bei einer Versicherung in Amsterdam als in Hamburg stehen. Denn in Amsterdam würde das Produkt der beschädigten Waare fl. 18,300, nach Abzug von fl. 400 Kosten, fl. 17,900 geben, mithin gegen fl. 20,000, einen Schaden von fl. 2100 oder 10½ Procent lassen, den der Amsterdamer Assekuradeur bezahlt, dagegen fl. 18,300 von fl. 20,000 nur fl. 1700 oder 8½ Procent Schaden lassen, die der Hamburgische Versicherer eben so wenig als die fl. 400 Kosten zahlen würde.

trifft die Beschädigung nur einen Theil der versicherten Güter und findet der Versicherte es für gut, auch den gesunden öffentlich verkaufen zu lassen, so hat der Versicherer die Übersetzaller Garantien, daß sein Verlust durch diese allzuhohe Schätzung vermehrt werden könne. Ein Unterschied in der Abmachung kann dadurch nicht entstehen, daß der gesunde und der beschädigte Theil dieser Güter zusammen in derselben Auction mit einander verkauft werden, sobald von den außerordentlichen Ausgaben nur diejenigen, wovon der Verkauf der beschädigten Güter die Veranlassung gegeben hat, dem Versicherer zur Last gebracht werden.

Zum Beispiel. Es wird Versicherung genommen auf einen Ballen mit 200 Stück Mousseline, für den taxirten Werth von ℛ 5650 und für die Reise von Hull nach St. Petersburg. Von dieser Quantität kommen 109 Stück beschädigt an. Die gesunde Waare wird zu 8 Rubel per Stück verkauft, die beschädigten geben nur 5450 Rubel in Allem.

Erste Berechnung. Wenn 200 Stück für Beo. ℛ 5650 versichert worden sind, so sind auf 109 Stück Beo. ℛ 3079. 4 ß versichert. Diese, wären sie nicht beschädigt worden, würden einen Ertrag von . . . . . Rubel 8938. —
gegeben haben, da sie aber beschädigt waren, so
sind nur . . . . . 5450. —
daraus gelöst worden; und der Verlust beläuft
sich demnach auf . . . . . Rubel 3488. —
Wenn auf 8938 der Verlust 3488 ist, so ist auf ℛ 3079. 4 ß ein
Verlust von . . . . . ℛ 1201. 10 ß
Außerordentliche Auslagen 192. 6
Total-Verlust . . . . . ℛ 1394. —

Zweite Berechnung. 200 Stück zu 83 Rubel würden ein Product von Rubel 16,400 gegeben haben. Wenn nun auf Rubel 16,400 ein Verlust von Rubel 3488 stattfindet, so werden auf
Beo. ℛ 5650 . . . . . Beo. ℛ 1201. 10 ß verloren.
Außerordentliche Ausgaben 192. 6
Total-Verlust . . . . . Beo. ℛ 1394. — ß oder
ca. 10 ß 9 ₰ Procent.

Wenn der ganze Ballen ein Assortiment von verschiedenen Qualitäten Mousseline enthalten hätte, und der gesunde Theil in Folge

des geführten Assortiments für weniger verkauft wird, als unter anderen Umständen davon hätte gelöst werden können, so ist der Versicherer für diesen Verlust nicht verantwortlich, wofern nicht eine dahin lautende Stipulation in die Police aufgenommen worden ist. Damit würde er eine Gefahr laufen müssen, wovon er keine Ahnung hatte haben können, und die er zu der nämlichen Prämie wohl nicht übernommen haben würde. In solchen Fällen müssen die beschädigten Güter nach dem Preise geschätzt werden, den sie gebracht haben würden, wenn das Assortiment nicht gebrochen worden wäre.

Wo in Folge der erlittenen Beschädigung ein Untergewicht oder auch ein Uebergewicht stattfindet, da muß das Gewicht, welches die Waare in ihrem gesunden Zustande ergeben haben würde, mit in Anschlag gebracht werden, um das richtige Verhältniß zwischen gesunder und beschädigter Waare bestimmen zu können. Die beste Methode und das Gewicht des Abladungshafens zu dem Gewicht des Löschplatzes zu reduziren, giebt der Vergleich der unbeschädigten Güter derselben Ladung mit der Factur, wobei der Unterschied der Tara u. s. w. nicht unberücksichtigt bleiben muß.

In Hamburg wird nach dem Art. 101 des „Allgemeinen Hamburgischen Seeversicherungen, bei behaltener Andienung Schiff, Untergang oder Untergewicht an unbeschädigten Gütern, als wenn Versicherer ersetzt." (Siehe im Anhang S. 76.)

Der Art. 101 desselben Plans bestimmt das anzunehmende Rendiment der verschiedenen Güter.

Die „Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften," enthalten in ihrem Art. 35 folgende Bestimmungen: „Wenn versicherte Güter im beschädigten Zustande den Bestimmungsort erreichen, und zur Berechnung des Schadens, das Gewicht oder die Maße ausgemittelt werden muß, welches dieselben in unbeschädigtem Zustande gehabt hätten, ist solches in der Regel nach der mittleren Auslieferung gleicher Güter und unter ähnlichen Umständen anzunehmen, in so fern darüber keine ausdrückliche Bestimmung im Nachstehenden oder in der Police gemacht ist." Der Schluß dieses Artikels enthält diese näheren Bestimmungen, welche, sowohl als die übrigen Bestimmungen der Bremer Versicherungs-Gesellschaften, der Leser im Artikel 36 S. 89 des Anhangs finden wird, und die lesenswerth sind.

Wenn ein Theil der versicherten Güter total verloren geht, so ergiebt es sich von selbst, daß der Versicherer verpflichtet ist, in dem

Verhältniß der verlorenen Güter zu der Gesammtmasse der in der Schätzung mit einbegriffenen Güter, den verhältnißmäßigen Theil der Taxe in der Police zu bezahlen hat. Wenn ein Theil der in einer und derselben Taxe mit eingeschlossenen Güter verloren geht, und ein anderer beschädigt wird, so kommt es auf eins hinaus, ob der partielle Verlust und die Partikular-Havarie mit einander oder beides separat abgemacht wird, woferne es nicht nothwendig wird, die eigentlichen pro rata Procente der partikularen Havarie besonders herauszustellen.

Wenn verschiedene, in einer und derselben Police versicherte Güter mehr oder weniger beschädigt werden, so kann die separate Schaden-Abmachung eines jeden Artikels, unter allen Umständen nicht mit der Abmachung des Total-Schadens übereinstimmen. Man nehme den Fall einer Versicherung auf Caffe und Baumwolle in derselben Police an, der erstere dieser Artikel sei auf 7000 Mark und der letztere auf 14,000 Mark taxirt. Wäre der erstere in gesundem Zustande 14,000 ℳ werth gewesen, in Folge der Beschädigung aber für 3500 ℳ verkauft worden, und hätte der letztere in gesundem Zustande nur 5600 ℳ, beschädigt aber nicht mehr als 2800 ℳ gebracht, so würde der Versicherer nach folgender Berechnung zu bezahlen haben:*)

1) Wenn der Schaden auf jeden Artikel separat berechnet wird:

Auf Caffee von 7000 ℳ 75 Procent	ℳ 5250. –
Baumwolle von 14000 ℳ 50 Procent	„ 7000. –
Total-Verlust	ℳ 12250. –

2) Wenn der Schaden in einer einzigen Berechnung gemacht wird:

Werth der Güter in ihrem gesunden Zustande	ℳ 19600. –
„ „ „ „ „ beschädigten Zustande	„ 6300. –
	ℳ 13300. –

Wenn auf 19600 ℳ ein Verlust von ℳ 13300 ist, so beläuft sich der Verlust von taxirten ℳ 21000 auf ℳ 14,234. 11 ß.

*) Wenn auch eine Waare in der Police auf 14,000 Mark taxirt wäre, die gesund nur 5600 Mark gebracht hätte und beschädigt 2800 Mark lieferte, so würde, nach Hamburgischer Usanz, der Versicherte sich mit diesen 2800 Mark begnügen müssen, und könnte nicht 50 Procent von 14,000 Mark verlangen. Dies gilt natürlich in der Voraussetzung, daß bei der Taxe von 14,000 Mark von keinem imaginairen Gewinn die Rede war. Sonst würde der Versicherte, nach Hamburgischer Usanz, von dem versicherten imaginairen Gewinn, dieselbe Procent-Rate, also 50 Procent, fordern können.

Das Resultat der zwei Berechnungen ist, wie man bemerken wird, ein sehr verschiedenes, und die Untersuchung, welche von beiden die richtigere ist, verlohnt sich also wohl der Mühe.

Enthält die Police die Clausel, daß Havarie von jeder Gattung von Gütern separat bezahlt werden soll, so bleibt nichts weiter einzuwenden; wenn aber eine dergleichen Clausel in der Police nicht eingeführt wäre, so ließe sich behaupten, daß da die beiden Artikel in jeder Rücksicht gleich einem behandelt werden, es die letztere der beiden Berechnungen ist, die den Vorzug haben sollte. Die Sache verhält sich aber nicht so. Nur in zwei Fällen ergeben die beiden Rechnungsmethoden dasselbe Resultat, — erstlich, wenn für beide Artikel die Conjunctur des Marktes die nämliche ist, das heißt, wenn beide Artikel, wären sie gesund angekommen, dasselbe Maß von Profit oder Verlust auf den ersten Kostenbetrag oder auf die Taxe in der Police gegeben hätten (wie z. B. wenn der Caffee 8400 ℛ und die Baumwolle 12000 ℛ werth gewesen wäre), zweitens, wenn beide Artikel denselben Grad der Verschlechterung erleiden (wie z. B. wenn auf beiden Artikeln der oben gegebenen Berechnung die Verschlechterung sich auf 50 Procent belaufen hätte). Wenn aber in Betreff der beiden Artikel die Conjunctur des Marktes verschieden ist, wie in dem oben angeführten Beispiel, wo der Caffee einen Gewinn und die Baumwolle einen Verlust ließ, da werden die Resultate der zwei Abmachungen nicht mit einander übereinstimmen; und in der letzteren wird die Forderung des Versicherten sich nach dem dermaligen Zustande des Marktes richten und ändern müssen, dagegen in der ersteren die Zustände des Marktes ohne Einfluß bleiben. Nun aber ist es eine Regel, und besonders in England gerichtlich entschieden worden, daß der Versicherer für die Conjunctur keineswegs verantwortlich ist, woraus es sich denn ergiebt, daß wenn zwei oder mehrere Artikel auf einer und derselben Police versichert sind, der Schaden auf jeden Artikel separat abgemacht werden muß, mag die Clausel: „Havarie wird von jeder Gattung von Gütern separat bezahlt“, in der Police stehen oder nicht. (Siehe den Rechtsfall von Lewis vs Rücker in 2 Burr. 1170.)

Der Unterschied in dem Marktwerth der gesunden und der beschädigten Güter, oder vielmehr der Unterschied in dem Ertrag des Verkaufs beider Arten, giebt den genauen Betrag des Verlustes der auf den Kaufmann fällt. Dieser aber ist nicht mit dem Betrag zu verwechseln den der Versicherer zu bezahlen hat. Durch den Vergleich des Products,

des Verkaufs gesunder Güter, mit dem Ertrag ihres Verkaufs in ihrem beschädigten Zustande, wird keineswegs die Ermittelung des directen Schaden-Betrags gesucht, der auf den Kaufmann zurückfällt, sondern nur der relative Betrag, — das ist das Maß des Schadens in Verhältniß zu dem Preise, den man für die Güter erhalten haben würde, wenn sie gesund angekommen wären. Die eigentliche Frage ist hier nicht, wie hoch sich der Schaden belaufen haben mag, sondern ob er sich auf die Hälfte, auf ein Viertheil oder auf ein Zehntheil der Summe beläuft, die man daraus gelöst haben würde, hätten sie ihren Markt in gesundem Zustande erreicht, mit einem Worte, ob in Folge des Seeschadens die Waare um die Hälfte, um ein Viertheil oder ein Zehntheil schlechter geworden ist. Hat man dies erzweckt, so ist auch das Maß der Verantwortlichkeit des Versicherers bestimmt, denn er zahlt gerade nach demselben Verhältniß die Hälfte, ein Viertheil oder ein Zehntheil des ursprünglichen Kostenbetrags oder der Taxe in der Police. Die Summe, welche der Versicherer zu bezahlen hat, hängt lediglich von dem relativen Schaden-Betrag ab, mag die Conjunctur des Marktes eine günstige oder eine ungünstige sein, Profit oder Verlust ergeben. Dies wird sich aus der folgenden Berechnung klar herausstellen. Wir wollen annehmen, daß der ursprüngliche Kosten-Betrag sich auf ℳ 7000, die Verschlechterung auf die Hälfte des Betrags der Waare in ihrem gesunden Zustande, und der Gewinn oder Verlust auf die Hälfte des ursprünglichen Kosten-Betrags belaufe. Das Resultat im Falle eines nachtheiligen Marktes würde, bei einem Verlust von 50 Procent des ursprünglichen Werthes, folgendes sein:

Netto-Product der Waare in ihrem gesunden Zustande	ℳ 3500. —
Netto-Product der beschädigten Waare, 50 Procent schlechter als die gesunde Waare	ℳ 1750. —
Unterschied des Productes zwischen gesunder und beschädigter Waare, und Verlust für den Kaufmann	ℳ 1750. —

ℳ 1750 sind die Hälfte oder 50 Procent von ℳ 3500, welcher bei ungünstiger Conjunctur das Product der gesunden Waare gewesen sein würden; der Versicherer zahlt demnach die Hälfte oder 50 Procent von der gezeichneten Summe von ℳ 7000, also wie oben ℳ 3500*).

*) In Hamburg, wenn kein imaginairer Gewinn versichert wäre, würde bei einer Taxe in der Police (ohne imaginairen Gewinn) von ℳ 7000 und eines Schadens von ℳ 1750 auf ℳ 3500 gesunden Werth, der Versicherer nicht ℳ 3500, sondern nur ℳ 1750 zu bezahlen haben.

Nun aber setze man den Fall eines wohlfeilen Marktes voraus, der einen Gewinn von 50 Procent auf den ersten Kosten-Betrag giebt.

Netto-Product der Waare in ihrem gesunden Zustande £ 10500. —

Netto-Product der beschädigten Waare, die Hälfte ihres Werthes in ihrem gesunden Zustande . . . „ 5250. —

Unterschied des Productes zwischen gesunder und beschädigter Waare, und beschädigter für den Kaufmann . . . £ 5250. —

£ 5250 sind die Hälfte oder 50 Procent von £ 10500, welche bei günstiger Conjunctur das Product der gesunden Waare gewesen sein würden; der Versicherer zahlt demnach die Hälfte oder 50 Procent von dem ursprünglichen Kosten-Betrag £ 7000, nämlich £ 3500, also gerade so viel, als er bei einer nachtheiligen Conjunctur des Marktes bezahlt haben würde. Mit einem Worte: das was der Versicherte durch die Verschlechterung der Güter verliert, ist ein aliquoter Theil des Marktwerthes, der daraus gelöst worden wäre, wenn sie gesund ihren Bestimmungshafen erreicht hätten, und, was der Versicherer zu zahlen oder zu vergüten hat, ist derselbe aliquote Theil ihres Kosten-Betrags oder des angenommenen Werthes in der Police. Folglich, wenn der Schaden sich auf die Hälfte des Werthes der gesunden Waare belaufen sollte, so zahlt der Versicherer auch die Hälfte von der gezeichneten Summe; — beträgt der Schaden nur ein Drittheil, so bezahlt er nur ein Drittheil, und so fort, in genauem Verhältniß mit dem Betrag des Schadens, oder vielmehr mit dem durch die Verschlechterung sich ergebenden Minder-Ertrag der Güter.

Auch in England ist dies durch mehrere gerichtliche Entscheidungen, namentlich aber in dem Rechtsfalle von Johnson v. Sheddon (den man in 2 East Rep. 581 finden wird, und der von der Natur der Ladung, die hauptsächlich aus Schwefel bestand, „the Brimstone Case“ genannt wird) festgestellt und als allgemeine Regel angenommen worden. Die Worte des Richters Lawrence bei dieser Gelegenheit waren diese: die Procent-Rate oder der aliquote Theil des Kosten-Betrags oder taxirten Werthes der Waare, welche der Versicherer zu vergüten hat, kann sich nur aus dem Vergleich des Brutto-Ertrags des Verkaufs derselben in ihrem gesunden Zustande, mit ihrem Brutto-Ertrag, im Beschädigungsfalle ergeben.

Es muß in allen Fällen, sagt Stevens, im Auge behalten werden, daß der Versicherer weiter nichts als die physische Sicherheit der Waare versichert, und sich folglich nur dazu versteht, blos den physischen Verlust, den sie wirklich erleidet zu bezahlen. Dies wird durch die gedachte Regel, die nicht allein sehr einfach in ihren Operationen, sondern auch gleichförmig in ihrem Resultat ist, vollkommen erreicht, wie das so eben erwiesen worden ist. Zur besseren Verständigung derselben glauben wir jedoch auch Stevens eigene Explikationen hersetzen zu müssen, wobei wir uns nur eine Veränderung der Münzsorte erlaubt haben. Man hat dabei für das

Interesse ℔ 7000, als den Betrag der Factura mit den Versicherungs-Prämie u. s. w. angenommen; ferner die

Verschlechterung auf die Hälfte des Ganzen, und die

Kosten, als Betrag von Fracht und Zöllen, auf ℔ 1400 angeschlagen, endlich wird für

Verlust, an einem nachtheiligen Markte } 50 Procent von dem
Gewinn, an einem vortheilhaften Markte } Betrage des Interesses angenommen.

Erstes Beispiel.

Markt.

	Schaden-freier.	Nachtheiliger.	Vortheilhafter.
Simulirter Brutto-Ertrag der unbeschädigten Waare	℔ 8400	℔ 8500	℔ 11900
Brutto-Ertrag der beschädigten Güter	„ 4200	„ 1750	„ 5950
Werth-Verringerung 50 Procent	℔ 4200	℔ 1750	℔ 5950

Zweites Beispiel.

Verändern wir alle Daten, und erhöhen wir sie, z. B. das Interesse auf ℔ 8000. Die Verschlechterung auf drei Viertel, und die Kosten auf ℔ 2800. Verlust an einem nachtheiligen und Gewinn an einem vortheilhaften Markte, 75 Procent über das Interesse.

Dann wird die Dispachirung folgendes Resultat geben:

Markt.

	Schaden-freier.	Nachtheiliger.	Vortheilhafter.
Simulirter Brutto-Ertrag der unbeschädigten Waare	℔ 13300	℔ 5425 —	℔ 21175 —
Brutto-Ertrag im beschädigten Zustande	„ 3325	„ 1356 4	„ 5293 12
Werth-Verringerung 75 Proc.	℔ 9975	℔ 4068 12	℔ 15881 4

Drittes Beispiel.

Verändern wir abermals die Daten, und setzen wir sie z. B. herab, nämlich das Interesse sei ℔ 3500. Die Verschlechterung ein Viertel, die Kosten ℔ 700, und für Gewinn an einem vortheilhaften, oder Verlust an einem nachtheiligen Markte nehmen wie 25 Procent über das Interesse an. Dann wird die Dispachirung folgendes Ergebniß liefern:

	Markt.		
	Schaden-freier	Nach-theiliger	Vortheil-hafter
Angenommener Brutto-Ertrag der unbeschädigten Waare	℔ 4200	℔ 3325 — ß	℔ 5075 — ß
Brutto-Ertrag in beschädigtem Zustande	„ 3100	„ 2493 12 „	„ 3805 10 „
Werth-Verringerung 25 Procent	℔ 1050	℔ 831 4 ß	℔ 1269 6 ß

Die allgemeine Anerkennung der größeren Richtigkeit des Princips, das dieser Methode der Dispachirung eines Partikular-Havarieschadens bei Gütern zum Grunde liegt, und der seiner Anwendung vor jeder anderen Methode, in allen Ländern den Vorzug gesichert hat, überhebt uns der Einführung aller Beweise der Richtigkeit, wie der, in den meisten Werken dieser Art, zu diesem Behuf aufgestellten Beispiele. Eine vollkommene merkantilische Entschädigung gewährt diese Methode dem Versicherten allerdings nicht, weil sie denselben nicht durchaus in die Lage versetzt, worin er gewesen sein würde, wenn die Güter ohne Beschädigung angekommen wären, und ihm nur Ersatz für den Schaden an den Gütern durch die Verringerung ihres Werthes in Folge des Seeschadens verschafft; aber sie kommt der beabsichtigten vollkommenen Entschädigung näher als jede andere.

Wenn ein Theil der versicherten Güter ganz verloren geht, so ist es klar, daß der Versicherer diesen Verlust nach Maßgabe des Verhältnisses der verlorenen Güter zu der ganzen, in der Schätzung begriffenen Quantität, von dem in der Police stipulirten Werthe derselben zu ersetzen hat. Wenn ein Theil der, in einer und derselben Schätzung begriffenen Güter ganz verloren geht, ein anderer aber beschädigt wird, so kommt es auf eins heraus, ob der partielle Verlust und die Partikular-Havarie zusammen abgemacht, oder einzeln behandelt werden, ausgenommen in Fällen, wo es nöthig sein dürfte, den Betrag der partikularen Havarie Procentweise zu bestimmen. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity p. 439) Wo aber Güter verschiedener Art zusammen in einer und derselben Police versichert sind

und jede Gattung durch Seebeschädigung einen besonderen Schaden erleidet, da muß derselbe separat von jeder einzelnen Gattung regulirt werden, wenn auch in der Police die Klausel: „Havarie wird von „jeder Gattung separat bezahlt, als ob sie separat versichert wäre,“ nicht eingeführt wäre. Denn sonst würde der Versicherer von der Conjunctur des Marktes abhängen, ausgenommen in dem höchst unwahrscheinlichen Falle, daß dieselbe im Bestimmungshafen für alle Artikel die nämliche wäre, d. i. daß alle diese Artikel, wären sie unbeschädigt in ihrem Bestimmungshafen angekommen, gleichmäßig dieselben Procente, Verlust oder Gewinn von ihrem Faktur-Betrag oder von ihrem taxirten Werthe in der Police, abgegeben haben würden.

Wir lassen hier die von Stevens in seinem „Essay on Average“ aufgestellten Exempel beider Fälle folgen, nämlich:

Erster Fall, wo die Partikular-Havarie und der partielle Verlust auf eine einzelne Gattung von Waaren zusammen abgemacht werden.

Das versicherte Interesse besteht in 20 Fässer Muscovado Zucker, deren Kosten-Betrag oder taxirter Werth 7000 Mark ist.

20 Fässer in unbeschädigtem Zustande würden ein Produkt gegeben haben von . . . . . ℳ 8400. –

Da aber 20 Fässer beschädigt nicht mehr rendirt haben, als . . . . . „ 2100. –

so ist der Verlust und die Werthverringerung 75 Procent . . ℳ 6300. –

75 Procent von dem versicherten Werthe 7000 ℳ sind . . . ℳ 5250. –

Wir können uns hier der Bemerkung nicht enthalten, daß wenn es mit dem Princip, daß sich Niemand bei einem Schaden bereichern soll, seine Richtigkeit hat, wie das wohl unbezweifelt der Fall ist, und und daß eine jede Versicherung nur Schaden-Ersatz bezweckt, so ist gegen die Hamburger Usanz, daß bei Gütern, die laut Taxe bei gesunder Lieferung am Bestimmungsorte weniger ausgetragen haben würden, als wofür sie in der Police taxirt und versichert worden, nur der wirkliche Verlust ersetzt werden soll, wohl nichts einzuwenden. Auch scheint es kaum glaublich zu sein, daß man dieses nicht auch in England erkannt haben sollte, denn es ist doch wirklich ungereimt, wenn ein Versicherter für seine beschädigte Waare mehr erhält, als die gesunde abgeworfen haben würde.

Zweiter Fall, wo die Partikular-Havarie und der partielle Verlust separat abgemacht werden.

1. Partikular-Havarie auf 10 Fässer in beschädigtem Zustande.

Wären sie gesund angekommen, so würden sie ℔ 4200. ausgetragen haben, aber in ihrem beschädigten Zustande haben sie nicht mehr als . . . . . „ 2100. —

gebracht. Die Werthverringerung ist 50 Procent . . . ℔ 2100. —

Diese 50 Procent von dem beschädigten Belauf von ℔ 3500. gerechnet, geben . . . . . ℔ 1750. —

2. Partikular-Verlust von 10 Fässern die von der See ausgespült worden sind, beträgt gerade die Hälfte des versicherten Interesse, also . . . „ 3500. —

Das Ergebniß ist wie das in obigen ersten Falle ℔ 5250. —

Hier, wie bemerkt worden ist, bleibt das Resultat das nämliche. Wo aber Güter verschiedener Art in einer und derselben Police zusammen versichert worden sind, da ändert sich die ganze Sachlage, wie folgende Beispiele erweisen werden:

Erstes Beispiel. Abmachung einer Partikular-Havarie auf verschiedene Güter, zusammen

10 Fässer Zucker, taxirt auf	℔ 3500. —
10 Ballen Baumwolle, taxirt	„ 4200. —
10 Fässer Caffee, taxirt	„ 2100. —
Versichertes Interesse	℔ 9800. —

Die Werthverringerung durch Seebeschädigung ist die folgende:

Wären die Güter unbeschädigt angekommen, so würden sie folgende Resultate gegeben haben,

der Zucker	℔ 7000. —
die Baumwolle	„ 1400. —
der Caffee	„ 3500. —
zusammen	℔ 11,900. —

Da sie aber beschädigt waren, so haben sie nur die folgenden Summen ausgetragen, nämlich

der Zucker	„ 2800. —
die Baumwolle	„ 250. —
der Caffee	„ 700. —
	„ 3850. —

Die Werthverringerung ist 67 ℔ 10⅓ ß Procent . . . ℔ 8,050. —

Dieselbe von dem versicherten Betrag von Bco. ℔ 9800. gerechnet, giebt ℔ 6628. 12 ß 6 ₰.

Zweites Beispiel, wo die Aufmachung der Partikular-Havarie auf die verschiedenen Güter einzeln geschieht.

1. Von 10 Fässer Zucker ist der taxirte Werth ℔ 3500. –

Der Unterschied zwischen dem Ertrag des unbeschädigten und des beschädigten Zuckers ist, wie oben angegeben ℔ 4200. Die Werthverringerung beläuft sich demnach auf den versicherten und taxirten Werth von . . . . . ℔ 2100. –

2. Von 10 Ballen Baumwolle ist der taxirte Werth ℔ 4200.

Der Unterschied zwischen dem Ertrag der unbeschädigten und beschädigten Baumwolle ist ℔ 1050. Die Werthverringerung beläuft sich demnach auf 75 Procent, die Forderung an den Versicherer aber beträgt auf den versicherten und taxirten Werth von ℔ 4200. — . . . . . „ 3150. –

3. Von 10 Fässer Caffee ist der taxirte Werth ℔ 2100. —

Der Unterschied zwischen dem Ertrag des unbeschädigten und des beschädigten ist, wie oben angegeben ℔ 2800. Die Werthverringerung beläuft sich demnach auf 80 Procent. Die Forderung an den Versicherer beträgt also auf den versicherten und taxirten Werth von ℔ 2100. — . . . . . „ 1680. –

Die durchschnittliche Werthverringerung ist 70℔ 11ß 5₰ % ℔ 6930. –

Dieselbe von dem versicherten Betrage von ℔ 9800. gerechnet giebt ℔ 6930., welche, wenn man jeden einzeln Gegenstand separat dispachirt, die Versicherer zu bezahlen haben würden, anstatt ℔ 6928. 12ß 6₰, wie oben in dem Falle, wo eine collektive Abmachung aller drei Artikel stattfindet.

Was Stevens hier arithmetisch beweist, das hat Benecke eben so unwiderleglich durch ein algebraisches Rechnungs-Exempel dargethan, welches wir dies einzige Mal, Ausnahmsweise, und als Auswahl aus den mannigfachen Berechnungen ähnlicher Art, die er in häufig in der ersten Auflage seines Werkes verbreitet, sparsamer aber in seinen „Principles of Indemnity etc.“ eingeführt hat, in der Note am Fuß zu geben uns nicht versagen können. *)

*) Wenn A die Schätzung einer Art von Gütern, α den Brutto-Ertrag dieser Güter in ihrem unbeschädigten, a den Brutto-Ertrag derselben in ihrem be-

Wo bei Manufakturwaaren in Ballen oder Kisten einige wenige Artikel oder Stücke in einem beschädigten Zustande ankommen, da ge-

---

schädigten Zustande, B, b und β dieselben Quantitäten einer andern Gattung von Waaren bedeutet, so wird eine jede Havarie-Abmachung dieser Güter einzeln genommen folgendes Resultat geben:

$$\frac{a-\alpha}{a} \times A + \frac{b-\beta}{b} + B = A + B\left(\frac{\alpha}{a} A + \frac{\beta}{b} B\right);$$

die collektive Abmachung aller Güter aber

$$(A+B) \times \frac{a+b-(\alpha+\beta)}{a+b} = A + B - (A+B) \times \frac{\alpha+\beta}{a+b}.$$

Folglich ist der Unterschied zwischen den beiden Arten von Abmachungen, der folgende:

$$\frac{\alpha}{a} A + \frac{\beta}{b} - B - \left(A+B\right)\frac{\alpha+\beta}{b+b} = X.$$

Der Zustand des Marktes, in Betreff des ersten Artikels oder vielmehr das Verhältniß seines Werthes in unbeschädigtem Zustande zu der Taxe oder der Schätzung in der Police, ist $\frac{A}{a}$. Wenn dies wie $= n$ angenommen wird, so muß der Zustand des Marktes in Betreff des zweiten Artikels, oder $\frac{B}{b}$ zum Resultat $= n + x$ haben. Und da das Verhältniß zwischen dem Werthe des ersten Artikels in unbeschädigtem Zustande und seinem Werthe in beschädigtem Zustande $\alpha \times \times m$ ist, so wird das des zweiten $\frac{\beta}{b} = m + y$ sein. Wenn wir nun in der obigen Equation diese Werthe oder Summen substituiren, so wird weil $A = an$, $B = b\,(n+x)$ $a = am$, $\beta = b\,(m+y)$ zu $\frac{a\,b\,x\,y}{a+b} = x$ sein. Dieser Ausdruck kann nicht $= o$ werden, und folglich können diese Arten der Abmachungen nicht dieselben Resultate geben, ausgenommen wenn $x = o$ oder $y = o$. Die frühere Voraussetzung giebt $\frac{A}{a} = \frac{B}{b}$, in welchem Falle der Zustand des Marktes in Betreff beider Artikel derselbe ist; und die letztere giebt $\frac{\alpha}{a} = \frac{\beta}{b}$, in welchem Falle der Grad der Verschlechterung in beiden Artikeln nicht minder derselbe sein würde. — In jedem besonderen Falle, wo die beiden Artikel verschiedenermaßen verschlechtert sind, wird y irgend einer beliebigen Quantität gleich sein, als wir durch $= d$ bezeichnen wollen (in dem obigen Exempel da stehen $= 1/4$) und folglich $\frac{a\,b\,d\,x}{a+b} = x$ in welcher Beziehung x die einzige veränderliche Qualität wird, woraus sich denn ergiebt, daß in allen Fällen dieser Art der Unterschied zwischen dem Resultat der zweiten Methode der Abmachung und dem der ersten, ganz und gar durch die Zustände des Marktes herbeigeführt wird und daß folglich diese zweite Methode ungesetzlich ist.

Für drei verschiedene Artikel (wenn man c annimmt $= n + z$, und $\frac{y}{c} = m + v$, so ist der Unterschied der Resultate in beiden Methoden der Regulirung folgende: $\frac{a+c\,b\,x\,y + (a+b)\,v\,c\,z - b\,c\,(y\,z + v\,x)}{a+b+c} - x.$

schieht es häufig, daß beides, der beschädigte wie der unbeschädigte Theil eines solchen Ballens oder Gepäcks in einer und derselben Auction verkauft werden. Auch ist dagegen nichts einzuwenden, nur muß bei der Regulirung des Partikular-Schadens darauf Rücksicht genommen werden, daß der Versicherer für keinen Verlust zu haften hat, der aus der Werthverminderung des gesunden oder unbeschädigten Theils entsteht, wenn dieser die Folge eines gebrochenen Assortiments ist. Wie Stevens ganz richtig bemerkt: „der Versicherer haftet nur „für den wirklich erlittenen Schaden, welcher dem versicherten Gegen„stande zustößt, und verpflichtet sich, den Versicherten gegen die unmit„telbare und direkte Wirkung dieses Seeschadens zu schützen, nicht aber „ihn für die entfernteren Folgen desselben schadlos zu halten.“ (Siehe Stevens, on average p. 155—158.) Auch hiemit ist Benecke vollkommen einverstanden, (siehe seine Principles of Indemnity p. 437—438.

Alle Kosten des unvermeidlichen Verkaufs beschädigter Güter fallen dem Versicherer zur Last. Denn da sie nur deswegen gemacht wurden, um den relativen Werth der beschädigten und der unbeschädigten Güter, so wie die aus dem Unterschiede fließende Entschädigung zu bestimmen, welche der Versicherer zu vergüten hat, da ferner die damit verknüpften Kosten nie stattgefunden haben würden, wenn diese Güter nicht versichert worden wären, so müssen sie auch von dem Versicherer getragen werden, obgleich sie weder ein Theil noch eine direkte Folge des Seeschadens sind. Somit ist es auch nicht mehr als gerecht, daß die Extra-Unkosten, die hauptsächlich aus Courtage, Assortirungskosten, Commission an den Agenten der Versicherer u. s. w. bestehen, separat zu dem Schaden geschlagen, nachdem dieser bestimmt worden ist und sodann nach üblicher Weise auf die Versicherer vertheilt werden.

Es ist schon bemerkt worden, daß die Aufmachung eines partiellen Verlustes oder partikularen Havarieschadens in Gemäßheit der oben bezeichneten Methode in des Schiffes Bestimmungshafen oder Löschplatz erfolgen muß. Wenn aber ein Schiff im Verlauf seiner Reise Schaden erleidet, und deswegen in einen Nothhafen einzulaufen sich gezwungen sieht, wenn ferner bei der unvermeidlich werdenden Löschung seiner Ladung die Entdeckung gemacht würde, daß ein Theil oder auch das Ganze derselben so beschädigt ist, daß sie wahrscheinlich ganz und gar verderben und bei dem Versuch ihrer Weiterbeförderung zu Grunde gehen würde, daß sie folglich, zur Vermeidung des fortschreitenden Verderbs auf der Stelle zum Besten aller Betheiligten verkauft werden müßte, dann muß der Schaden, in Uebereinstimmung mit der oben

S. 748 gegebenen Auseinandersetzung, als ein Bergungs-Verlust abgemacht werden, das heißt, der Versicherer trägt den Unterschied zwischen dem ursprünglichen Kostenbetrag der Güter, oder der in der Police taxirten Summe, und dem Netto-Produkt des im Nothhafen verkauften beschädigten Theils derselben, das ist, er vergütet die volle Taxe nach Abzug aller Schäden, Unkosten und der Fracht, wo diese zu bezahlen bleibt. In Betreff der Fracht aber sind Benecke und Stevens verschiedener Meinung, da der erstere den Versicherer in dem erwähnten Falle keineswegs für die Fracht verantwortlich hält, weil, seiner Ansicht gemäß, der Verkauf der Güter nicht ausschließlich zum Besten des Versicherers geschieht. Beliefe sich die Verschlechterung der Güter auf die Hälfte ihres Werthes, und würden diese Güter wieder verschifft und erreichten dann, ohne weitere Verschlechterung ihren Bestimmungshafen, würde der Versicherte, fragt Benecke, in diesem Falle auch nicht die Fracht verlieren? Und wenn dies unleugbar ist, fragt er weiter, mit welchem Rechte könnte der Fracht-Verlust, über den schon im Zwischenhafen kein Zweifel mehr existiren kann, und der, wenn das Schiff zuletzt glücklich ankommt, nicht weiter vermieden werden kann, auf den Versicherer der Güter zurückfallen, der mit der Fracht durchaus nichts zu thun hat? Würden die Güter wieder verschifft und die Ursache einer ferneren Verschlechterung, so würde der Fracht-Verlust in demselben Verhältniß zunehmen. Woferne also der Versicherte nicht in Folge eines Gesetzes oder Gebrauchs berechtigt wäre, einen solchen Zufall als einen Total-Verlust pro tanto zu betrachten, so kann — vermeint Benecke — der Versicherer nur verpflichtet sein, den Total-Verlust auf die Güter mit Inbegriff aller Unkosten, Zollgebühren u. s. w., nicht aber den Verlust auf die Fracht zu ersetzen. Zur Bestimmung dieses Theiles des Verlustes müßte Benecke's Ansicht zufolge, nach folgender Regel verfahren werden. Wenn die Güter unbeschädigt ans Land kommen und das Brutto-Produkt ihres Verkaufs dem ursprünglichen Kosten-Betrag oder ihrem taxirten Werthe in der Police, nach Abzug der Fracht und Unkosten, gleichkommt, oder diese Summen übersteigt, so kann von einem Fracht-Verlust keine Rede sein. Wenn das Brutto-Produkt den ursprünglichen Kosten-Betrag nebst Zollgebühren übersteigt, aber weniger als diesen Kosten-Betrag, Zollgebühren und Fracht ergiebt, so muß es in die Augen fallen, daß der Marktpreis im Zwischenhafen, den Marktpreis im Abladungshafen übersteigt, und daß nicht die ganze Fracht, sondern nur ein Theil derselben verloren geht. Wenn aber das Brutto-

Produkt der Güter unter dem ursprünglichen Kosten-Betrag nebst Zollgebühren ausfällt, dann ist es begreiflich, daß die ganze Fracht verloren worden ist. Laßt uns z. B. annehmen, daß der taxirte Werth der Güter 14,000 ℛ sei, die Fracht, die im Zwischenhafen bezahlt worden, sich auf 2800 ℛ und die Zölle auf 1400 ℛ erheben. Wenn das Brutto-Produkt der Güter 16,800 ℛ wäre, so würde kein Verlust auf die Güter, aber ein Verlust von 1400 ℛ auf die Fracht stattfinden, ist der Brutto-Ertrag 15,400 ℛ, so wird nichts auf die Güter, aber 2800 ℛ auf die Fracht verloren gehen; ist aber der Brutto-Ertrag der Güter 11,200 ℛ, so gehen 4200 ℛ auf die Güter und 2800 ℛ auf die Fracht verloren.

Derselbe Maßstab kann auch zur Bestimmung des Fracht-Verlustes auf beschädigte Güter dienen. Wenn z. B. die Güter in ihrem unbeschädigten Zustande 14,000 ℛ oder weniger ausgetragen hätten, so würde der Verlust auf die Fracht 2800 ℛ u. s. w. sein. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity p. 443—445). *)

Entschließt sich der Versicherte um einen vortheilhaften Markt zu benutzen, oder aus anderen Ursachen, der Gefahr ein Ende zu machen und seine Güter in irgend einem Zwischenhafen in Empfang zu nehmen, so müßte, der von Phillips ausgesprochenen Meinung zufolge, der Verlust durch Seebeschädigung auf die gewöhnliche Weise aufgemacht werden, nämlich als ob die Reise im Bestimmungshafen ihr Ende erreicht hätte. (siehe Phillips, Vol. II. p. 222).

Aber obgleich Stevens behauptet, daß eine Partikular-Havarie nur im Bestimmungshafen aufgemacht werden kann, so scheint doch kein stichhaltiger Grund vorhanden zu sein, um die Aufmachung in einem Zwischenhafen zu verwerfen. Auch Benecke ist mit Phillips einigermaßen im Einklang. In seinem obengedachten Werke p. 441

*) Hier hat Benecke, wie ihm das zuweilen widerfahren ist, einmal wieder den praktischen Standpunkt außer Augen gelassen, von dem er hätte ausgehen sollen: denn, als Regel, ist der Marktpreis in einem Nothhafen ein Unding. Man denke sich z. B. den Marktpreis von Indigo in St. Helena! Aber andere principielle Gründe, sind nicht weniger entscheidend. Ein Nothhafen kann jedenfalls nicht der Markt sein, in Hinsicht dessen man für die versicherte Unternehmung überein gekommen wäre, und die erzwungene Beendigung der Unternehmung in einem andern als dem ursprünglich beabsichtigten Bestimmungshafen, ist ja gerade eine Folge der Havarie, die in das Gebiet der Verantwortlichkeit des Versicherers fällt. Der Verkauf überdies geschieht zur Verhütung eines größeren Verderbs — es ist die Wahl des kleinsten aus zwei unvermeidlichen Uebeln — mithin ausschließlich zum Besten des Versicherers.

sagt der erstere: „Werden die Güter an einem anderen als ihrem Bestimmungshafen verkauft, weil die Reise aufhört und hat kein Abandon „stattgefunden, so hat der Versicherer nur die Bergungs- und andere „zufällige Kosten zu bezahlen, aber mit etwanigem Gewinn oder Verlust auf beschädigte Güter hat er nichts zu thun. Folglich wenn bei „diesen Gütern eine Seebeschädigung vorfällt, und dieser Umstand „keinen Grund zum Abandon giebt, so muß die Partikular-Havarie „auf dieselbe Weise abgemacht werden, als ob die Güter ihren Bestimmungshafen erreicht hätten.“

In allgemeiner Hinsicht betrachtet, darf man annehmen, daß gerade wie in allen Fällen einer Beschädigung der Güter durch Seewasser, welche in der sie betreffenden Police taxirt sind, die Taxe, die einzige Grundlage der Aufmachung sein kann, d. h. der Versicherer zahlt eben so viele Procente von dem in der Police taxirten Werthe der Güter als die pro rata Verschlechterung derselben im Vergleich zu ihrem Werthe im unbeschädigten Zustande betragen mag, und dies ist jedesmal der Fall, wo die ganze Ladung als Repräsentant der vollen Taxe sich zur Zeit des Verlustes am Bord befand; wo jedoch zur Zeit als dieser Verlust stattfand, nur ein Theil der gedachten Ladung verladen war, und dieser Theil total verloren ging, da gilt bei allen taxirten Policen als Regel der Aufmachung, der Grundsatz, daß die Versicherer im Verhältniß der verlorenen Güter zu der ganzen Ladung, den Schaden von dem taxirten Werth bezahlen; bei offenen Policen vergüten sie den erwiesenen Werth der Güter. Die Regel würde, mutatis mutandis, auch da gelten, wo der besagte Theil, nach vollendeter Verschiffung seebeschädigt ankäme.

Der folgende eigenthümliche Fall einer Versicherung auf Zeit, oder eigentlich einer fortlaufenden Versicherung, ereignete sich in England. Man hatte für zwölf Monate £ 12,000 Versicherung auf Güter genommen, die innerhalb der besagten Zeit in dreißig verschiedenen Barken, hin und her zwischen London und Birmingham, auf den Canälen verfandt werden sollten, je nachdem das Interesse sich ausweisen würde. Ein Partikular-Schaden fand innerhalb der vorgeschriebenen Periode statt, und zwar in Folge des Sinkens einer mit Gütern vollbeladenen Barke. Als die Sache zur Klage kam, entschied das Gericht, daß die Versicherer diesen Verlust im Verhältniß der £ 12,000 zu dem ganzen Werth der in allen den Barken zur Zeit des Verlustes befindlichen Güter, und nicht im Verhältniß der £ 12,000 zu dem ganzen, im

Verlauf des Jahres transportirten Betrag derselben bezahlen sollten. (Siehe den Rechtsfall von Crowley v^s Cohen, 3 B. & Ald. 478).

Wenn der Versicherer auf Güter, wie der tägliche Gebrauch es mit sich bringt, nur den wirklichen Kosten- oder Fakturbetrag derselben im Abladungshafen versichert, so darf bei der Abmachung des Schadens auch keine andere Regel für gültig anerkannt werden, als die, welche sich aus dem Vergleich des Brutto-Produkts der Güter in ihrem beschädigten oder unbeschädigten Zustande ergiebt. Aber obgleich diese Regel in so weit, als es das bestehende Verhältniß zwischen Versichertem und Versicherer betrifft, eine ganz billige ist, so leuchtet es dennoch ein, daß sie dem Versicherten, keine ganz vollkommene merkantilische Entschädigung darbietet. Denn wie schon bemerkt worden ist, ihr Zweck ist nicht, den Versicherten in dieselbe Lage zu versetzen, in der er sich befunden haben würde, wenn die Güter unbeschädigt zu einem schadenfreien Markte angekommen wären, sondern nur ihn in die Lage zurück zu versetzen, in der er sich beim Anfang der Gefahr befand.

Wie wir das schon im ersten Theile dieses Werkes S. 255 bis 26 auseinander gesetzt haben, ist das, was der Versicherte durch die Verschlechterung, oder eigentlicher, durch die Werthverminderung der Güter im Bestimmungshafen einbüßt, ein aliquoter Theil ihres Marktpreises oder Werthes daselbst, welcher, erstlich aus der ursprünglichen Kosten-Auslage, zweitens aus der Fracht, Landungskosten und Zollgebühren und drittens aus dem möglichen Profit oder Verlust besteht. Das nun, was der Versicherer vergütet, ist derselbe aliquote Theil ihres ursprünglichen Kostenbetrags, daher es einleuchten wird, daß ein jeder Verlust der aus der zweiten und dritten Größe dieses Gesammt-Werthes entsteht, auf den Versicherten allein zurückfallen muß. Dieser Uebelstand veranlaßte Lord Ellenborough einst (siehe den Fall Usher v^s Noble, 12 East. 639) vorzuschlagen, daß wo der Versicherte in dem bezeichneten Falle wünschen sollte, einer vollkommenen Entschädigung sicher zu sein, derselbe seine Güter in der Police nach ihrem Marktwerthe im Bestimmungshafen, mit Inbegriff der Fracht u. s. w., nebst eingebildetem Gewinn zu tariren, oder wenn die Versicherung durch eine offene Police geschähe, in dieselbe die Bedingung einzuführen, daß im Falle eines Verlustes die Güter nach dem Werthe, d. i. nach dem Marktpreise geschätzt werden sollten, den sie im Bestimmungshafen besitzen möchten.

Gegen diese Methode hat Stevens die Einwendung gemacht,

daß der Versicherte dadurch gezwungen sein würde, eine Prämie für den ganzen Betrag der Fracht, der Zölle und des imaginairen Gewinns zu bezahlen, um sich gegen den möglichen Verlust eines Theiles derselben sicher zu stellen. (Siehe Stevens p. 129. 5. Edit.)

Auf diese Einwendungen antwortet aber Benecke, daß eine besondere Stipulation in Betreff des Risiorno's der Prämie gemacht werden könnte, in allen Fällen eines Total-Verlustes, wo keine Fracht zu bezahlen wäre, oder wo der Verlust des erwarteten Gewinns gewisse Procente nicht überstiege. (Siehe Benecke's Principles of Indemnity p. 9.) Zu diesem Behuf aber schlägt er vor (wie man sich aus S. 274 des ersten Bandes wird erinnern können) die verschiedenen Gegenstände der Versicherung separat in der Police zu taxiren. So wenn z. B. Jemand Versicherung auf Güter nehmen wollte, deren erster Kostenbetrag ℔ 28,000 wäre, die Fracht ℔ 4200, Zölle und Ladungskosten ℔ 1400, und der erwartete Gewinn ℔ 4200, so müßten diese Güter in Allem ℔ 37,800 versichert, und die Absicht des Versicherten folgendermaßen in der Police angegeben werden: „Von diesen ℔ 37,800 valediren ℔ 28,000 auf Güter, ℔ 4200 auf „die Fracht, ℔ 1400 auf Zölle und Unkosten und ℔ 4200 auf gehofften Gewinn im Bestimmungshafen."

In einer offenen Police würde dann die Absicht des Versicherten sich folgendermaßen bezeichnen lassen: „Taxirt auf so viel, als der „Brutto-Ertrag der Güter im Bestimmungshafen sein mag."

Daß dieser Vorschlag Benecke's Eingang gefunden, und in Hamburg angenommen worden ist, wird man aus dem Kapitel: Offene Policen, im Titel IV, Abtheilung II unseres ersten Bandes S. 838 und des dort mitgetheilten § 12 des „Hamburgischen Allgemeinen Plans der See-Versicherungen" ersehen haben. Auch das Holländische „Wetboek van Koophandel" enthält eine ähnliche Verfügung. Art. 613 sagt: „Der wirkliche Werth der versicherten „Güter kann durch die Fracht, Eingangs-Zölle und Unkosten, die bei „glücklicher Ankunft nothwendig zu bezahlen sind, vermehrt werden, „auf Bedingung, daß dies in der Police angezeigt werde." Und Art. 614 sagt: „Wenn die versicherten Gegenstände ihren Bestimmungshafen nicht glücklich erreichen, so hat die in dem vorhergehenden Artikel angegebene Vermehrung keine Kraft, da sie die Bezahlung der Fracht, der Zölle und der übrigen Kosten ganz oder theilweise verhindern würde. Wenn aber die Fracht im Voraus an den

„Schiffer bezahlt worden ist, so besteht die Versicherung in so weit es „diesen Vorschuß betrifft. Im Falle eines Verlustes oder einer Ha„varie, so muß die stattgefundene Zahlung erwiesen werden.“

Diese Versicherungsmethode ist unbedingt dem Kaufmann zu empfehlen, der in allen Fällen eines Partikular-Havarie-Schadens volle Entschädigung zu erhalten wünscht. Eine der Ursachen, warum der Kaufmann keine vollkommene Entschädigung durch die gewöhnliche Methode der Abmachung erhält, besteht darin, daß er, falls seine Güter lose versendet und eingeschifft würden, dieselbe Fracht zu bezahlen verpflichtet sein würde, wie groß auch immer ihre Werthverminderung sein möchte. Wenn folglich die Güter in einem schadenfreien Markt ankommen, das heißt einem Markte, wo das Brutto-Product derselben hinreicht, um ihren ersten Kostenbetrag mit Zuschlag aller Unkosten zu decken, zur Hälfte beschädigt, aber ohne Verlust an Gewicht en masse, so hat der Kaufmann dem Rheder volle Fracht zu bezahlen, der Versicherer zahlt dem Kaufmann die Hälfte der Kostenbetrags, und die Güter werden hier so viel verkauft, als die Hälfte ihres Kostenbetrags und die Hälfte der Fracht werth sein mag; der Kaufmann erhält demnach den ersten Kostenbetrag in toto, aber nur die Hälfte der ausgelegten Fracht, er verliert demnach die andere Hälfte der Fracht, die er hat bezahlen müssen. Wenn die Hälfte der Güter, anstatt beschädigt zu werden, gänzlich verloren oder zu Grunde gegangen wären, so daß sie niemals en masse hätten ankommen können, so würde der Kaufmann keine Fracht für die so verlorenen Güter zu bezahlen gehabt haben, und seine Entschädigung würde vollkommen gewesen sein. Wenn in allen Fällen die Fracht auf die nämliche Weise im genauen Verhältnisse mit dem verringerten Werthe der Güter vermindert würde, das heißt, wenn sie eine ad valorem Auslage, anstatt eine unveränderlich festgestellte wäre, so würde die Entschädigung des Kaufmanns, in so weit sie nur die Fracht beträfe, eine vollkommene sein.

Mit einem Blick auf dieses Sachverhältniß, hat Stevens vorgeschlagen, daß der Rheder in jedem Falle, wo die Güter mit einer Seebeschädigung ankämen, von dem Kaufmann nur eine verminderte Fracht fordern sollte und sich dann für den Verlust, der ihm solchermaßen aus der Verschlechterung der Qualität der Güter entstände, auf dieselbe Weise zu entschädigen suchen müßte, als er dies bei einer

Verminderung ihrer Quantität würde thun können, nämlich die verlorene Fracht einzufordern. (Siehe Stevens p. 131 Edit. 5.)

Dies würde ohne Zweifel eine billige Einrichtung ſein, aber die Verſicherung, nach Maßgabe des zu erwartenden Brutto-Ertrags der Güter, ſcheint viel praktiſcher zu ſein, und dürfte bei jeder Art von Verluſt eine vollkommenere Entſchädigung darbieten.

In Hamburg, wo, mit der Ausnahme eines mehrfach ſchon bezeichneten Falles, kein Abandon zuläſſig iſt, hat es mit der Aufmachung eines partikularen Havarieſchadens keine Schwierigkeit, und von einer Forderung an den Verſicherer für einen Bergungs-Verluſt, wie oben S. 748 beſchrieben, kann keine Rede ſein. Für den Engliſchen Verſicherer aber iſt die Art und Weiſe, wie der Verſicherte entſchädigt werden ſoll, ob für einfache Havarie oder für einen Bergungs-Verluſt, von der größten Wichtigkeit, denn in dem Falle eines theilweiſen Verluſtes auf Güter durch See-Beſchädigung, gewährt dieſe Methode der Abmachung dem Verſicherten nicht immer einen vollkommenen Erſatz. Der große Unterſchied zwiſchen den beiden Arten der Einforderung eines Schadens beſteht darin, daß bei Partikular-Havarien das verſicherte Eigenthum fortfährt des Verſicherten Eigenthum zu bleiben, und daß der ganze oder theilweiſe Schaden von dem Verſicherer bezahlt wird, dagegen bei einem Bergungs-Verluſt das Eigenthum dem Verſicherer abandonirt wird und derſelbe die ganze verſicherte Summe bezahlt. Mac-Culloch, in dem ſchon früher erwähnten, vortrefflichen Artikel ſeines „Dictionary of Commerce and Commercial Navigation“ über Marine-Verſicherung, liefert die beſte Exemplification des Unterſchiedes in den Reſultaten beider Methoden durch folgende Beiſpiele.

Er nimmt an, das für 1 Jun Hanf, welche in St. Petersburg £ 30 gekoſtet hat, und ſo für die Reiſe von dort nach London verſichert worden iſt, der Kaufmann bei Empfang derſelben £ 10 für Zollgebühren, Fracht und andere Koſten zu bezahlen gehabt habe, und daß dieſelbe bei ihrer Ankunft ſo beſchädigt befunden worden, daß ſie nicht mehr als die Hälfte von dem werth geweſen ſei, das man dafür in unbeſchädigtem Zuſtande würde haben erhalten können. Der Verſicherer würde dann £ 15 oder 50 Procent von ihrem verſicherten Werthe zu bezahlen haben. Hieraus folgt aber nicht, daß die Zahlung dieſer £ 15 den Verſicherten für den erlittenen Verluſt entſchädigen, oder daß ſie ihn nicht mehr als entſchädigen würde.

In unbeschädigtem Zustande würde der Hanf in London gebracht haben . £ 50
Weniger Fracht, Zoll und Unkosten . „ 10
£ 40
In seinem beschädigten Zustande ist er nicht mehr werth als . £ 25
Weniger Fracht, Zoll ꝛc. . . . „ 10
„ 15
Der Kaufmann verliert also durch die Beschädigung . . . . . £ 25

Er erhält aber von dem Versicherer nur £ 15. Würde die Sache als ein Bergungs-Verlust abgemacht, so würde er ebenfalls auch nur £ 15 erhalten. Wäre der Hanf in unbeschädigtem Zustande nicht mehr werth gewesen als £ 20
Davon Fracht, Zoll ꝛc. . . . „ 10
£ 10
In beschädigtem Zustande ist er aber nicht mehr werth als. . . £ 10
Davon Fracht, Zoll ꝛc. 10
„ —
Der Kaufmann verliert also durch die Beschädigung . . . . . £ 10

Er erhält aber von seinem Versicherer £ 15, als Bergungs-Verlust abgemacht würde er aber £ 30 erhalten.
Hätte der Hanf in unbeschädigtem Zustande. . . . . £ 20 gebracht
Weniger Zoll, Fracht ꝛc. „ 10
Netto . . £ 20
Beschädigt aber ist er nur . . £ 15
werth, davon Fracht, Zoll ꝛc. „ 10
„ 5
so verliert der Kaufmann . . . . £ 15
die er von seinem Versicherer erhält, als Bergungs-Verlust abgemacht würde er aber £ 25 erhalten, nämlich 83⅓ Procent von £ 30.

Hieraus ergiebt sich, daß des Kaufmann's Verlust durch die Beschädigung seiner Güter, sich nach ihrem jedesmaligen Marktwerth richtet, und daß, sobald der Markt ein vortheilhafter oder in jedem Falle wo er nicht ein durchaus unvortheilhafter ist, seine Entschädigung keine vollkommene sein kann. Zu Gunsten der jetzt üblichen Methode der Abmachung der partikularen Havarie wird gesagt, daß des Versicherers Verantwortlichkeit sich nach der Summe richten muß, wofür er eine Prämie empfangen hat, daß er nicht durch die Conjunktur des Marktes berührt wird (wie wir das schon oben auseinander gesetzt haben) und daß der Brutto-Marktpreis der unbeschädigten, wie der Brutto-Marktpreis der beschädigten Güter der Maßstab sein muß, nach welchem der Prorata-Schaden auf den versicherten Betrag regulirt werden muß, wobei der Versicherer außerdem noch für alle aus dem Seeschaden entstehenden Kosten zu haften hat. In dem ersten der oben eingeführten Fälle ist der Verlust des Kaufmanns £ 25 auf £ 40 oder 62½ Procent, in dem zweiten £ 10 auf £ 10 also 100 Procent, und in dem dritten £ 15 auf £ 20 also 75 Procent. Würden Fracht, Zölle und Unkosten, im Verhältniß des verringerten Werthes der Güter verringert werden, so würde der Verlust eben so wohl

50 Procent von dem Netto-Werth sein können, als er es von dem Brutto-Werth ist. In Betreff der Zölle wird in England sehr oft ein verhältnißmäßiger Rabatt von der beschädigten Waare gestattet, aber in Hinsicht auf die Fracht steht das Gesetz einer jeden Modification im Wege, da diese immer und unveränderlich nach Maßgabe der abgelieferten Quantität bezahlt werden muß.

Um die Tragweite der jetzigen Methode der Abmachung noch klarer herauszustellen, wollen wir annehmen, daß zwei Artikel, ein Faß Reis und ein Faß Zucker, ein jedes wiegend 10 Centner, für ihren wirklichen Kostenpreis versichert worden sind, daß jedes im Abladungshafen £ 10 zu stehen kommt, die Fracht eines jeden 10 Schilling pr. Centner im Abladungshafen sei, beide Artikel Zollfrei eingehen und in einem Hafen ankommen, wo nicht mehr als der Kostenbetrag daraus gelöst werden kann. Wir wollen ferner annehmen, daß sich bei jedem Gebinde ein Verlust von 50 Procent ergiebt, bei dem Reis durch die verschlechterte Qualität, bei dem Zucker durch die verminderte Quantität. Dann würde sich das folgende Resultat herausstellen.

10 Centner Reis, wären sie unbeschädigt angekommen, hätten gegeben.	£ 15.—	10 Centner Zucker, wären sie unbeschädigt angekommen, hätten gegeben . .	£ 15
Fracht 10s von 10 Centner. . .	„ 5.—	Davon die Fracht 10s pr. Ctr. . . .	„ 5
Netto-Ertrag . .	£ 10.—	Netto-Ertrag . . .	£ 10
Beschädigt haben sie nur abgegeben	£ 7 10	Das Faß war beschädigt, sein Gewicht nur 5 Ctr., gab also	£ 7.10
Davon die Fracht. .	„ 5 —	Weniger die Fracht von 5 Ctr.	„ 2.10
	„ 2.10		
Verlust des Kaufmanns. . . .	£ 7 10	Bleiben als Verlust des Kaufmanns	£ 5

Es wird hiebei vorausgesetzt, daß die Fracht für das am Löschplatze auszuliefernde Gewicht bedungen worden ist, wie das z. B. bei Baumwollen Ladungen von Amerikanischen Häfen nach Liverpool s. w. gebräuchlich ist.

In beiden Fällen ist der Kaufmann berechtigt, von seinem Versicherer £ 5 zu fordern oder 50 Procent von £ 10 versicherte Summe. Dies ist freilich ein hinreichender Ersatz seines Verlustes auf den Zucker, aber keineswegs seines Verlustes auf den Reis. Könnte der Kaufmann seinen Frachtcontract mit dem Rheder so weit ändern, daß er diese Fracht im Verhältniß der Werthverringerung der verladenen Waare zu bezahlen hätte, so würde er vollkommen gedeckt sein. Der Rheder könnte sich in einem solchen Falle, wie schon früher bemerkt worden, gegen die Gefahr eines von der Verschlechterung der Quali-

tät herrührenden Verlustes durch Versicherung decken, so wie er jetzt gegen den Verlust durch Untergewicht gedeckt ist. Aber einer solchen Innovation allgemeinen Eingang zu verschaffen, ist eine sehr schwere Aufgabe. Aber um die vollkommene Billigkeit eines solchen Vertrags zwischen Versicherer und Versicherten zu beweisen, sei hier noch eine Exemplification eingeführt.

Wenn 10 Centner Reis in unbeschädigtem Zustande, ein Product von . .	£ 15
gegeben hätten, so bleiben nach Abzug der Fracht ꝛc.	„ 5
als Netto-Product .	£ 10
Ganz verdorben ist nichts dafür gekommen, der Kaufmann hat aber die Fracht zu bezahlen gehabt. . .	„ 5
so ist sein Verlust	£ 15
Von dem Versicherer erhält er nur	„ 10

10 Centner Zucker, unbeschädigt, würden gegeben haben	£ 15
Weniger Fracht von 10 Centner. . .	5
Netto-Ertrag. . . .	£ 10
Das Faß ist von dem Seewasser ausgespült worden und leer befunden, der Kaufmann hat also keine Fracht zu bezahlen, so ist sein Verlust nur	£ 10
welche ihm sein Versicherer ersetzt.	

Man wird bemerken, daß in beiden der Versicherer £ 10 oder die volle Summe bezahlt, worauf er eine Prämie empfangen hat.

Wir wissen, daß in England, in Folge mehrerer gerichtlicher Erkenntnisse, und namentlich in dem schon so oft citirten Falle des Bailiv^s Modigliani (siehe Park on Ins. p. 116. Edit. 8) der Versicherer auf Güter nie für den Verlust zu haften hat, den der Versicherte durch die Fracht der beschädigten Güter zu erleiden hat, welche der Schiffer oder Rheder in allen Fällen zu erheben berechtigt ist. Aber wenn ein Schiff einen Nothhafen angeht, um unvermeidliche Reparaturen vorzunehmen, seine Ladung zu diesem Behuf löscht und mehrere Güter in einem so beschädigten Zustande befunden werden, daß sie um dem vor ihrer Ankunft im Bestimmungshafen fortschreitenden totalen Verderb derselben vorzubeugen, verkauft werden müssen, so wird, Stevens zufolge, die volle Fracht dieser Güter, die der Rheder opfert, der Usanz gemäß, den Versicherern der Güter als ein Havarieschaden zur Last gebracht, weil der Verkauf zu ihrem besonderen Nutzen geschah. (Siehe Stevens p. 81 und p. 263, 264 Edit. 5.) Hiebei wird natürlich vorausgesetzt, daß das Schiff mit dem Rest seiner Ladung endlich glücklich in seinem Bestimmungshafen, in einem solchen Zustande ankommt, daß es erweislich die Güter dahin hätte bringen und eine volle Fracht verdienen können, wären sie nicht ausgeladen

worden. Wenn das Schiff dies unterläßt, und entweder nach vollendeter Reparatur auf seiner Retourreise verloren geht oder sich auf eine andere begiebt, da in einem solchen Falle durchaus keine Fracht zu bezahlen sein würde, so folgt es unbezweifelt von selbst, daß in Betreff der Fracht keine Verantwortlichkeit auf die Versicherer der Güter zurückfallen könnte. Der Rechtsfall von Vlierboom v^s Chapman 13 M. & Wels. 230, liefert hiezu einen vollkommenen Beleg. In demselben Rechtsfalle ward es auch entschieden, daß wenn der Kaufmann oder sein Agent, in einem Zwischenhafen durch die Empfangnahme, derselben, daselbst oder auf irgend eine andere Weise, dem Rheder ein Recht zu einer pro rata Fracht verleiht, der Betrag dieses Theils der Fracht von dem Betrag abgezogen werden müßte, den der Versicherer auf Güter zu ersetzen hat. Hat aber der Kaufmann oder sein Agent sich bei einer solchen Gelegenheit aller thätigen Dazwischenkunft enthalten, folglich nichts sanctionirt, so kann keine Fracht für einen solchen Verkauf gefordert werden, so unbedingt nöthig er auch gewesen sein mag.

Die Frage ist schon berührt und beantwortet worden, wer, in Fällen wo das Schiff, in welches die Güter ursprünglich verladen wurden, zu fernerem Gebrauch total untauglich wird, und diese, anstatt verkauft zu werden, in ein anderes Schiff, aber zu einer höheren Fracht verladen worden, als dem ursprünglichen Schiffe zugesichert war, diese Extra-Auslage tragen soll. In Frankreich herrscht die Regel, welche, wie es scheint, auch in den Vereinigten Staaten Geltung erhalten hat, daß diese Extra-Fracht zu Lasten des Kaufmannes, oder seines Versicherers falle, sobald es sich ergiebt, erstlich, daß die Ueberschiffung der Güter in ein anderes Fahrzeug zu seinem ausschließlichen Besten geschah, und zweitens, daß diese Mehr-Auslage in diesem Falle als ein Havarieschaden von den Versicherern der Güter bezahlt werden soll. Lord Denman, der alle hierauf bezüglichen Fälle mit großer Sorgfalt untersucht hatte (siehe den Rechtsfall von Shipton v^s Thornton 9 Ald. & Ell. 336 — 338) hat sich so ziemlich einverstanden mit dem ersteren Theil dieser Regel erklärt, aber in Betreff des zweiten, welche die Verantwortlichkeit der Versicherer der Güter feststellt, Anstand genommen, sich auf eine bestimmte Weise darüber auszusprechen, so daß es in England, wenigstens vor der Hand, noch immer eine offene Frage bleibt.

Jedoch in den Vereinigten Staaten herrscht in dieser Hinsicht kein Zweifel mehr. In dem Rechtsfalle von Caze v^s Baltimore Ins.

Comp. (siehe 7 Cranch 362) bemerkte der Richter Story: „In so „weit es sich hier um die gegenseitigen Rechte des Versicherten und des „Versicherers der Ladung handelt, so ist der letztere in keinem Falle für „die Zahlung der Fracht verantwortlich, möge ein Abandon stattgefunden haben oder nicht. Es ist eine Anklage, welche die Ladung „trifft, in deren Betreff er keine Verbindlichkeit übernommen hat, den „Eigner zu entschädigen.“ Bei dieser Gelegenheit hatten die Richter nur eine einfache Fracht und nicht wie in dem folgenden Falle, der sich in New-York ereignete, eine doppelte vor Augen.

Ein Schiff war genommen, indessen bald freigegeben, die Ladung jedoch Behufs weiterer Beweise zurückgehalten worden. Sobald das Schiff freigegeben wurde, erklärte sich der Capitain Willens, die Ladung nach ihrem Bestimmungshafen zu führen, welches jedoch, eben des Aufhaltens derselben wegen, unmöglich war, aber das Gericht schien der Ansicht zu sein, daß das bloße Anerbieten des Schiffers, die Ladung nach ihrem Bestimmungshafen zu bringen, den Rhedern des Schiffs ein Recht zu der ganzen Fracht verleihen würde. Die Ladung wurde späterhin frei gegeben, und die Eigner derselben, nachdem sie dem Schiffe, an dessen Bord sie ursprünglich verladen worden war, die volle Fracht bezahlt hatten, sahen sich genöthigt, anderen Schiffen eine zweite Fracht für den Transport der Güter nach ihrem Bestimmungshafen zu bezahlen. Die Versicherer der Ladung wurden für diese Extra-Fracht verantwortlich gemacht. Der Richter Wilde, indem er sich über diesen Fall in einem andern, dem von Mumford v. Comm. Ins. Comp. (siehe 5 Johnson, 262 auch 17 Mass. Rep. 476) aussprach, ließ die Worte fallen: „Niemand, denk' ich, kann die vollkommene „Richtigkeit dieser Entscheidung bezweifeln.“

Ein auf der Reise von Siam nach Hamburg begriffenes Schiff erlitt Schiffbruch auf der Isle de Evanes, wo der Capitain sich ein Holländisches Schiff verschaffte, um den größeren Theil der Ladung nach Hamburg zu bringen. In Folge seiner Police auf Schiff und Ladung, forderte der Versicherte eine Vergütung für die dem Holländischen Schiff bezahlte Fracht, welche nicht so hoch zu stehen kam, als die, welche den Rhedern des ursprünglich gebrauchten Schiffes, der Chartepartie gemäß, für den unvollendeten Theil der Reise zugekommen sein würde, wenn der Schiffbruch nicht dazwischen gekommen wäre. Der Richter Wilde bemerkte im Namen des ganzen Gerichtes: „Wenn „das Holländische Schiff theurer zu stehen gekommen wäre, so würden „die Versicherer nicht verbindlich gewesen sein, weil die Anklage auf

„die Rheder und nicht auf die Eigenthümer der Güter gefallen sein „würde. Wenn der Rheder sich geweigert hätte, ein neues Schiff „herbeizuschaffen, so hätte er keine Fracht fordern können. Wir müssen „die Sache so betrachten, als ob der Capitain bei der Dauer des „Holländischen Schiffes im Namen und für Rechnung der Rheder ge„handelt hätte und daß die Eigner der Güter nicht gehalten waren, „die übliche Fracht von Isle de France nach Hamburg zu bezahlen. „Der Rheder hätte die Fracht versichern lassen können, es folgt aber „keineswegs, daß weil er die Nachlässigkeit begangen hat, dies zu unter„lassen, die Verbindlichkeit der Versicherer der Ladung dadurch eine „weitere Ausdehnung bekommen habe.“ (Siehe 1 Dodge v. Un. Mar. Ins. Comp. 17. Mass. Rep. 471).

Nach Hamburger Dispache Usanz würde das erste Schiff nur eine pro rata oder Distancefracht, von Siam nach Isle de France, das zweite Schiff aber die bedungene Fracht von Isle de France nach Hamburg erhalten haben. Nur in dem Falle daß diese beiden Frachten zusammen genommen, die ursprünglich in Siam bedungene Fracht übersteigen sollten, würde der Mehrbetrag durch die Versicherer auf Güter zu ersetzen gewesen sein. Wären aber diese beiden Frachten der ursprünglichen bedungenen gleich oder niedriger als dieselbe gewesen sein, so hätten die Versicherer nichts zu ersetzen gehabt.

In dem Rechtsfalle von Scarle v. Seovell, 4 Johns Chanc. Rep. 218, entschied der Kanzler Kent, daß die Versicherer in Folge der von ihnen übernommenen Gefahren für die Extrafracht verantwortlich bleiben müßten, welche die Versicherten mehr als den in der Charterpartie stipulirten Betrag für die nämliche Reise zu bezahlen gehabt haben würden, wo in Betreff einer Ausnahme, keine besondere Uebereinkunft stattgefunden hätte. Kent's Ansichten über die betreffende Frage (siehe Kent's Comment. Vol. III, p. 212) haben wir übrigens schon früher gegeben. Die übrigen Amerikanischen Fälle sind auch in Phillips, Band 1 S. 702 und 703 zu finden.

Aus Boulay-Paty's Commentarien zu Emerigon, Band 1 Chap. XII Sect. 16 p. 428 ergiebt es sich, daß auch in Frankreich die zu bezahlende Mehrfracht auf die Eigenthümer der Ladung oder deren Versicherer zurückfällt.

Die Schwierigkeiten auf welche man bei der Abmachung theilweiser Verluste oder particulärer Havarie auf Schiffe stößt, nicht allein in Betreff der Verantwortlichkeit der Versicherer, sondern auch in Hinsicht der Bestimmung des eigentlichen Schadens sind viel größer als

diejenigen, mit denen wir uns in der vorangehenden Untersuchung beschäftigt haben.

Wenn einmal die Ursache des Verlustes hinlänglich am Tage liegt, da können allerdings über die Verbindlichkeit des Versicherers keine besondere Schwierigkeit entstehen. Wenn z. B. ein Schiff durch Seeräuber und Kaper gewaltsam beschädigt oder seiner Victualien beraubt und sonst geplündert wird, wenn durch die Nachlässigkeit, Sorglosigkeit und leichtsinniges Verfahren derselben, oder auch der Wiedernehmer auf der anderen, einzelne Theile des Schiffes zerstört, oder dessen Geräthschaften, Mundvorrath u. s. w., die zu dessen Ausrüstung gehören und in der Versicherung auf Casco mit einbegriffen sind, verbraucht oder vergeudet worden sind, so kann über die Verbindlichkeit des Versicherers, den Schaden zu ersetzen, kein Zweifel herrschen. Der Versicherer, wie anderswo schon gezeigt worden ist, bleibt nicht minder verantwortlich, wenn ein Theil des Schiffes durch den Blitz, oder irgend ein zufällig entstandenes Feuer beschädigt wird, oder verbrennt, denn dazu ist er durch die Police gehalten. Wenn aber der Schaden, im engeren Sinne des Wortes, von den Gefahren der See herrührt, dann ist eine genaue Untersuchung der besonderen Umstände, unter denen er stattfand, manchmal unerläßlich um die Schäden, für welche der Versicherer zu haften hat, von denen zu unterscheiden, die der Untauglichkeit des Schiffes, oder seiner Abnutzung zugeschrieben und von dem Rheder getragen werden müssen.

In allen Plätzen, wo die Versicherer für Nachlässigkeit, Unwissenheit und für sonstige Fehler des Schiffers verantwortlich sind, hat es mit der Bestimmung des Ursprungs aller Forderungen an dieselben, weniger Schwierigkeit als in England, wo sie für diese Eventualitäten nicht zu haften haben, wo jedoch Fehler und Nachlässigkeit nicht blos vorausgesetzt werden dürfen, sondern bewiesen werden müssen, um den Versicherer von aller Verantwortlichkeit für ihre Folgen freizusprechen.

Ergiebt sich aus der Untersuchung aller Umstände die unbedingte Verantwortlichkeit des Versicherers, so bleibt noch eine andere Schwierigkeit zu bekämpfen, nämlich die, kürzlich erlittene Schäden von früheren oder ursprünglichen Erbfehlern, wenn wir sie so nennen dürfen, zu unterscheiden, und unter allen Umständen den genauen Betrag zu bestimmen, der eine billige Entschädigung heißen und als solche angenommen werden kann.

Daß ein Schiff, welches eine gewisse Reise zu vollziehen hat, in

nach Maßgabe ihrer Länge und Dauer, mit allem Nöthigen vollkommen versehen und ausgerüstet sein muß, so daß es den Gefahren und Schwierigkeiten derselben mit der erforderlichen Kraft entgegen gehen kann, ist begreiflich. Schäden, die ohne außerordentliche Ursachen sich im Verlauf der Reise kund thun, Anker, die brechen oder abgenutzt werden, Segel, die wegfliegen, und Raaen, die brechen u. dgl. gehören unbezweifelt zu der gewöhnlichen Abnutzung des Schiffes. Es wird jedoch immer eine Unmöglichkeit bleiben, mit genügender Genauigkeit zu bestimmen, bis zu welchem Grade das Schiff der Macht des Windes und der Wellen die Spitze bieten kann, und auf diese Weise zwischen gewöhnlichen und ungewöhnlichen Ereignissen einer Reise eine Unterscheidungslinie zu ziehen; und selbst wo diese Schwierigkeit besiegt werden könnte, wird es immer eine kaum zu lösende Aufgabe bleiben, genau zu bestimmen, wie viel von einem Seeschaden auf Rechnung äußerlicher Umstände, und wie viel auf die Mangelhaftigkeit des Schiffes gehört. Zu der außerordentlichen Verschiedenheit der Ansichten und Meinungen so vieler tüchtigen Männer über diesen Punkt, und in gleichem Maße zu der nicht minder von einander abweichenden Praxis der Nationen, giebt alles dies den besten Schlüssel.

Die Grundlage aller Aufmachungen partikularer Havarie auf Schiffe ist durchaus dieselbe wie bei Gütern, das heißt bei taxirten Policen ist es die Taxe in der Police, mit Ausnahme derer, wo der Werth offenbar überschätzt, oder betrügerischer Weise verfälscht ist, und bei offenen Policen, der wirkliche Werth beim Beginn der Reise, das heißt die Summe, welche dasselbe dem Rheder in dem Hafen, wo die Reise ihren Anfang nimmt, wirklich zu stehen kommt, mit Inbegriff aller Geräthschaften, Ausrüstungskosten und Vorschüsse auf Volkshauer, nebst Versicherungs-Prämie und Kosten.

Diese einzig richtige Grundlage zur Werth-Bestimmung des Schiffes, ist in England eine gesetzliche geworden. (Man untersuche die Fälle von Shaw v^s Felton 2 East 109 und Haigh v^s De la Cour. 3 Campb. 319.)

Der Leser wird sich aus dem früher darüber Gesagten erinnern, daß wo ein Schiff auf verschiedene Weise in zwei verschiedenen Policen taxirt worden ist, der Versicherte auf einer Police nicht in dem Betrag beschränkt wird, den er im Falle eines Total-Verlustes durch

die Schätzung in der anderen erhalten. (Siehe den schon bezeichneten Fall von Bonsfield v. Barnes, 4 Camp. 223.)

Dieselbe Regel ist auch in den Vereinigten Staaten bei der Aufmachung der Partikular-Havarien zur Geltung gekommen. (Siehe Murray v. Ins. Comp of Pensylvania 2 Wash. Ct. Court. Rep. 186.)

Demnach ist die Regel für die Aufmachung aller partikularen Havarien auf das Schiff eine sehr einfache, nämlich diese, bei offenen Policen zahlt der Versicherer denselben aliquoten Theil der Summe, wofür er gezeichnet hat, als der Schaden oder die Reparaturkosten in dem Werthe des Schiffes beim Anfang der Gefahr bilden; in taxirten Policen zahlt er nach dem Verhältniß der darin festgestellten Taxe. Wenn z. B. in einer offenen Police ℔ 14,000 auf ein Schiff versichert worden sind, dessen versicherbarer Werth beim Anfang der Reise ℔ 28,000 gewesen ist, dessen Werth aber durch Abnutzung während der Reise auf ℔ 21,000 herabgesunken ist, und wenn dann ein partikularer Havarie-Schaden stattfindet, der ℔ 7000 beträgt, da diese Summe den vierten Theil des Schiffs versicherbaren Werth beim Beginn der Reise repräsentirt, so zahlt der Versicherer denselben verhältnißmäßigen Betrag, oder ein Viertheil der von ihm gezeichneten Summe von ℔ 14,000, nämlich ℔ 3500. Dies, wie Arnould gar richtig bemerkt, erweist die gute Politik des Gebrauchs auf das Schiff so nahe als möglich Versicherung für dessen Werth zu nehmen, um in allen Fällen eine gleichmäßige Entscheidung erhalten zu können.

Bei der Aufmachung eines partikularen Havarie-Schadens auf ein Schiff, liegt also die größte Schwierigkeit nicht in der Regel der Vertheilung, sondern in der Ermittelung und Bestimmung des eigentlichen Schadenbetrags.

Wenn der von einem Schiffe erlittene Schaden nicht reparirt worden ist, so giebt es kein anderes Mittel, um dessen wahren Betrag zu bestimmen, als durch das Certificat der üblichen Schiffs-Besichtiger. Wo aber der Schaden reparirt worden ist, da gilt fast in allen Ländern und namentlich in England der Gebrauch, von dem Kostenbetrag der zur Reparatur angewandten Materialien ein Drittheil abzuziehen, nnd den Schaden nach Maßgabe der übrigen zwei Drittheile zu bestimmen. Dies heißt in der gewöhnlichen Sprache des Dispacheurs der Abzug eines Drittheils neu für alt, und geschieht, ausgenommen wo das Schiff ganz neu ist, in Folge des Grundsatzes, daß die Substitution neuer Materialien an die Stelle der alten, dem Rheder zum wesentlichen Vortheil gereicht, da er den

durch das Schiff in einen desto besseren Zustand versetzt erhält, und folglich wenn die ganze Kosten-Auslage für Reparaturen als totaler Verlust angesehen und vergütet würde, ihm der Weg zu einem bedeutenden Gewinn geöffnet bliebe. Um Schwierigkeiten und Discussion in jedem besonderen Fall auszuschließen, ist man allgemein über den Abzug eines Drittheils übereingekommen. Es kann nicht geleugnet werden, daß diese Regel nicht in jedem Falle dem Versicherten eine vollkommene Entschädigung darbietet, denn es kann sich ereignen, daß wenn die verlorenen oder zerstörten Artikel ursprünglich mehr als zwei Drittheile des Werthes der neu ersetzten werth gewesen sind, so verliert er bei der Anwendung dieser Regel. Diesem Uebelstande ist aber nicht abzuhelfen, und er muß sich an die Betrachtung halten, daß er in andern Fällen dabei gewinnt, wo die ersetzten Artikel weniger als zwei Drittheile der neuen gekostet haben. — Verschiedenartige Gebräuche herrschen in dieser Hinsicht bei mehreren Versicherungs-Gesellschaften und an mehreren Orten; und wir haben schon Gelegenheit gehabt zu bemerken, was z. B. in Bordeaux und auch bei einer der Londoner Assekuranz-Compagnien, mit Bezug auf eine hölzerne oder kupferne Spikerhaut üblich ist, wo namentlich in London in Betreff der letzteren kein Abzug für das erste Jahr, ein Fünftheil für das zweite, eines mehr für das dritte, und so fort bis zum Ende des fünften Jahres stattfindet. Benecke sowohl als Stevens empfehlen die allgemeinere Anwendung dieser Regel.

Zu den seltsamen Gebräuchen bei den Berechnungen der partikularen Havarie, die jedoch nicht bloß in England, sondern selbst in Hamburg stattfinden, gehört der Abzug eines Drittheils von dem Betrag des bei Reparaturen verausgabten Lohnes. Dies, in vielen Fällen, ist eine drückende Usanz für den Rheder, denn sehr oft steigt der Werth des Schiffes nicht in dem Verhältniß der darauf verwendeten Kosten, zum Beispiel, in dem Falle wo gebrochene Inhölzer des Schiffes durch neue ersetzt werden müssen. In Hamburg, in Frankreich und an vielen anderen Orten, weiß man von einem solchen Gebrauche nichts.

Von der Ausgabe für Anker findet kein Abzug statt, denn man sieht sie nicht für Dinge an, deren Werth durch Abnutzung vermindert werden kann. Von anderen eisernen Geräthschaften wird auch in Hamburg nichts abgezogen. Dies ist jedoch in England nicht der Fall, wo auch hier der Abzug eines Drittheils gestattet wird. Für Ankerketten wird dort nur ein Sechstheil abgezogen. Hamburg betreffend, bestimmt der Artikel 192 des Allgemeinen Plans u. s. w.,

daß für Ankerketten ein Sechstheil abgezogen werden solle, wie das schon früher auf dem Dispache-Comtoir der Fall war. Von den eisernen Ankern wird nichts abgezogen, wohl aber ein Drittheil vom Belaufe des hölzernen Ankerstockes. Sind ganz neue Segel zum erstenmale untergeschlagen, ganz neue Ankerketten zum erstenmale in Gebrauch genommen, so findet in den Hamburger Dispachen auch dann die volle Vergütung für dieselben statt, wenn das Schiff selbst nicht neu ist. Aber für neue Malerei und Zierrathen und für den Verlust des Kompasses und der Seekarten, findet in Hamburg keine Vergütung statt. In England aber werden die Kosten des Malens vergütet, wenn das Schiff neu bemalt worden ist, ehe es seine Reise, und zwar eine ausgehende, angetreten hat.

Ist das Schiff vollkommen neu, so ergiebt es sich von selbst, daß der gebräuchliche Abzug: neu für alt, nicht stattfinden kann, und daher wegfällt. Dies ist besonders in England zur Regel geworden, sobald es sich erweisen läßt, daß das Schiff wirklich neu gewesen ist. (Siehe Stevens p. 172 Edit. 5.) Aber zur Vollkommenheit dieses Beweises in England gehört der Umstand, daß es auf seiner ersten Reise begriffen gewesen und nur dann als neu angesehen werden kann, wenn sich dies so bewährt. Ueber das aber, was unter einer neuen Reise zu verstehen sei, haben verschiedene Ansichten stattgefunden und nach Untersuchung der folgenden Fälle kann man nicht wohl annehmen, daß die Frage gänzlich beseitigt worden ist.

Ein Schiff, welches noch nie in See gegangen war, begann seine erste Fahrt unter einer Versicherung für die Reise von Bristol nach New-York, während seines dortigen Aufenthalts und zurück nach „seinem Löschplatze.“ Die Stipulation der Chartepartie war eine deutliche und sagte bestimmt genug, daß das Schiff, nachdem es in See gegangen wäre, „nach London, Liverpool, Bristol u. s. w. zu „rückkehren und so die beabsichtigte Reise vollenden sollte.“ Das Schiff kam glücklich in New-York an, aber auf seiner Retourreise von New-York stieß es auf Klippen, und ward demnach gezwungen, Reparaturen vornehmen zu lassen. Der Versicherte auf Casco verlangte Vergütung für diesen partikularen Havarieschaden, und als es zum Prozeß kam, war die einzige Frage diese, ob das Schiff, welches bei seiner Abreise von Bristol vollkommen neu war, auf seiner ersten oder seiner zweiten Reise begriffen gewesen, als der Verlust statt fand, so daß die Regel des Abzugs eines Drittheils neu für alt, dasselbe anreichen konnte oder nicht, in andern Worten, die Frage war, ob die

Reise von New-York nach England, unter den bewandten Umständen, als eine zweite oder nur als eine Fortsetzung der ersten angesehen werden sollte.

Ueber diesen Punkt herrschte in den Aussagen der Makler und Versicherer der größte Widerspruch. Die, welche als Zeugen für den Kläger erschienen, besagten, daß die Reise von England nach New-York und zurück von New-York nach England, nur eine Reise ausmachte, die Zeugen auf Seiten der Beklagten waren nicht ganz so einstimmig, sagten jedoch Theils, daß das Schiff seine erste Reise vollendet hätte, sobald es sich in den Stand gesetzt hatte, Fracht zu verdienen, andere behaupteten, daß auf eine Reise von einem Hafen nach dem anderen, die Regel vollkommen anwendbar sei und daß sie eine erste Reise genannt werden müsse, waren aber insgesammt der Meinung, daß für die Praxis weder die Police noch die Chartepartie als Maßstab gelten könnten. Hierauf wies Lord Tenterden die Jury darauf hin, daß beides, die Police und die Chartepartie, recht wohl in Betracht zu kommen verdienten, um die Frage zu entscheiden, ob die Reise aus und zu Haus als eine und dieselbe Reise gelten könne, wie sich das aus den vorliegenden Dokumenten deutlich genug ergäbe, und die Jury, indem sie sich damit einverstanden erklärte, entschied, wie es uns scheint, mit unbedingtem Rechte, zu Gunsten des Klägers, und erklärte die Reise für eine zusammenhängende, fortlaufende Reise. (Siehe Fenwick v. Robinson, Danson & Lloyd 8 S. C. 3 Carr. & P. 323)

In dem anderen Falle war ein ganz neues Schiff, für eine Reise mit verurtheilten Verbrechern, von London nach Port Jackson und Van Diemens Land, und unter der Bedingung befrachtet worden, daß die Fracht bei der dortigen Ankunft bezahlt werden sollte. Aus den Schiffspapieren ergab es sich, daß es eine Reise von England nach Van Diemens Land, Australien, oder irgend einem andern Hafen in Indien, bis zu seiner Rückkunft zu unternehmen verpflichtet war. Das Schiff vollendete seine Reise nach Van Diemens Land, da es aber dort keine Rückfracht bekommen konnte, so ging es in Ballast nach Madras und nahm dort Fracht nach England ein, wie das, den vorgebrachten Belegen gemäß, für so befrachtete Schiffe gebräuchlich war. Auf der Retourreise von Madras nach England erlitt das Schiff die Beschädigung, welche zu dem anhängig gemachten Processe die Veranlassung dargeboten hatte, und de sich auf die Police einer Zeitversicherung auf ein Jahr stützte, die nach dessen Abreise

von Van Diemens Land ausgeführt wurde, und unter deren Schutz der Verlust stattfand. Die Frage war, ob dasselbe zur Zeit des eingetroffenen Verlustes auf seiner ersten Reise begriffen war.

Die Zeugen-Aussage war eben so widersprechend, wie in dem voran citirten Falle. Die Zeugen für den Kläger sagten aus, daß die Worte: eine Reise aus und zu Haus, möge sie kurz oder lang sein, bedeuteten: daß die ausgehende Reise nur eine Fahrt (passage) und keine vollkommene Reise sei, bis nicht das Schiff zurückkomme. Die Zeugen für die Beklagten, ungeachtet sie über andere Punkte nicht einerlei Meinung waren, hatten sich darin vereinigt, daß nach vollendetem Fracht-Gewinn die erste Reise zu Ende sei. Die Jury aber, welche die Bemerkungen des Anwalds für die Beklagten nicht einmal anhören wollte und sich hinlänglich unterrichtet zu sein erklärte, entschied, daß bei bewandten Umständen, die Regel in Betreff des Abzugs eines Drittheils keine Anwendung finden könne, und sprach sich demnach zu Gunsten des Klägers aus, nämlich, daß das Schiff zur Zeit des Verlustes auf seiner ersten Reise begriffen gewesen sei. (Siehe Pixie v. Steele, 2 Wood & Rob. 49, aber in S. C. 8 C. & P. 200 ist der Bericht über diesen Rechtsfall vollständiger wie anderswo zu lesen.) Lord Abinger, vor dem die Behandlungen statt hatten, bemerkte, daß er die Regel nicht anzuerkennen geneigt sei, in Folge deren die Entscheidung über den fraglichen Punkt von der Police abhängen solle.

Als hierauf bemerkt ward, daß die Londoner Marine-Versicherungs-Gesellschaft (Marine Insurance Society) keinen Abzug des Drittheils gestattete, woferne das Schiff nicht achtzehn Monate alt wäre, sagte Lord Abinger: „Dies ist eine sehr vernünftige „und viel geschentere Regel, als die eine erste Reise betreffende, da „eine solche Reise beides, eine sehr lange oder auch eine sehr kurze „sein kann.“

Diese Erkenntnisse, denen, wie man bemerken wird, es hinsichtlich der betreffenden Fälle an Bestimmtheit nicht mangelt, entbehren jedoch das Positive, das ihnen die Eigenschaften einer allgemein geltenden Regel und Definition des Begriffes einer ersten Reise verleihen könnte, und die von Sir Frederick Pollock, im Verlauf der gerichtlichen Verhandlungen gemachte Bemerkung, daß die Dauer der ersten Reise in dem Augenblick beginne, wo das Schiff den Hafen verläßt, und mit dessen Rückkehr dahin endet sollte,

wenn es cum animo revertendi ausſegelt, verdiente wohl einer näheren Beachtung, als ſie bisher gefunden hat.

In den Vereinigten Staaten wird die Ausnahme einer erſten Reiſe nicht anerkannt, und das Drittheil wird immer abgezogen, mag das Schiff ganz neu, auf ſeiner erſten Reiſe begriffen ſein oder nicht. Es finden ſich in dieſem Betreff mehrere gerichtliche Entſcheidungen, die ſich alle in den Worten zuſammenfaſſen laſſen, die Kent darüber im dritten Bande p. 339 ſeiner Commentarien ſagt.

Aber auch dieſe Frage iſt in England bis auf eines Haares Breite herabgeſponnen worden. So hat man z. B. in dem Falle, wo ein altes Schiff kurz vor der Reiſe reparirt wurde, in deren Verlauf dieſer Verluſt ſtattfand, und wo dieſer Verluſt gerade auf die neuangeſchafften Materialien fiel, keine Zweifel, ob hier die Regel in Betreff des Ausſchluſſes des Drittheils ihre Anwendung finden könne oder nicht. Dies iſt jedoch ein Fall, deſſen Möglichkeit aller Wahrſcheinlichkeit entbehrt, und das gerichtliche Erkenntniß in dem Rechtsfalle von Potgdestre v. Royal Exch. Ass. Comp. (ſiehe Ryan & Mood 378) iſt der Regel zu Hülfe gekommen, daß wenn der Schaden hauptſächlich auf den neu reparirten Theil des Schiffes fällt, ſo ſei kein Grund vorhanden, um den Verſicherer von ſeinem Rechte zum Abzug eines Drittheils auszuſchließen.

Unbezweifelt iſt der Grundſatz, daß wenn das Schiff nach vollendeter Reparatur nie wieder in die Hände ſeines Rheders zurückkehrt, die Regel des Abzugs eines Drittheils keine Anwendung finden kann, da ihm die Subſtitution neuer Materialien an die Stelle der alten, durchaus keinen Vortheil gewähren kann.

Einen eigenthümlichen Fall veranlaßte die Weigerung der Verſicherer, den Betrag eines Bodmerei-Briefes für gewiſſe Gelder zu bezahlen, die man auf ihr Verlangen und auf ihre Unkoſten zur Bezahlung einiger unvermeidlichen Reparaturen erhoben hatte. Dieſe Weigerung führte natürlich zum Verkauf des Schiffes, und bei Gelegenheit der Aufmachung der Havarie entſchied das Gericht (ſiehe den Fall von Da Costa v. Newenham, 2 Term. Rep.), daß ſie kein Recht zu dem Abzug eines Drittheils beſäßen. „Hier“ — ſagte der Richter Aſhurſt — „da der Kläger niemals zu dem freien Beſitz ſeines „Schiffes wieder gelangt iſt, und das durch die Schuld der Verſicherer, „kann es nicht behauptet werden, daß ihm die Reparaturen irgend „wie von Nutzen geweſen ſind, und er kann auch folglich zu der Ver-

„gütung eines Drittheils nicht verpflichtet sein.“ Wo jedoch des Versicherten eigene Schuld dazu führt, daß das Schiff nicht wieder in seine Hände geräth, da kann, nach einem in den Vereinigten Staaten abgegebenen Erkenntniß (siehe Humphreys vs Union Ins. Comp. 3 Masons Rep. 429) die Ausnahme nicht stattfinden. Die Rheder eines Schiffes, das Behufs der nöthigen, auf ihre Kosten zu machenden Reparaturen gezwungen gewesen war, Gelder auf Bodmerei zu nehmen, veranlaßten den gerichtlichen Verkauf desselben nach seiner Rückkunft in seine Heimath, blos weil sie den Bodmerei-Brief einzulösen vernachlässigt hatten. Der Richter Story sprach den Versicherern das Recht zum Rabatt eines Drittheils neu für alt zu, weil sie nichts gethan hatten um den Rhedern den freien Wiederbesitz des Schiffes zu erschweren.

In vielen Europäischen Dispachen wird oft bei dem Abzuge eines Drittheils neu für alt, dem Werthe des abgelegten oder bei Seite geschafften Materials keine Rechnung getragen, und doch hat dies einigen, manchmal einen nicht unbedeutenden Werth. Es ist auch wichtig zu bestimmen, ob der Ertrag des alten vor oder nach dem Abzug des Drittheils von der Kosten-Auslage abgehen soll. In den Vereinigten Staaten ward es in zwei separaten Fällen entschieden, daß der Ertrag der alten Materialien, so weit es reicht, zur Bezahlung der neuen angewendet werden, und daß dann der Abzug eines Drittheils von dem übrig bleibenden Betrage, erfolgen solle. (Siehe Byrnes vs National Ins. Comp. 1 Cowen's Rep. 265 und Amer. Ins. Comp. vs Center, 4 Wendellis Rep. 5). Diese Regel ist wohl begründet. Denn, wie Phillips bemerkt, „in so weit als das Produkt der alten „Materialien reicht, kann man wohl sagen, daß die beschädigten Artikel „sich selbst repariren, — das, worin eigentlich der Verlust besteht, der „Ursprung der Forderung an den Versicherer, das ist der Ueberschuß „der Kosten-Auslage über diesen Punkt hinaus“ — und es ist demnach ganz billig, daß der Abzug von diesem letzteren Betrage gemacht werde. (Siehe Phillips Vol. II p. 203 und 204). Dieses Drittheil wird aber in Hamburg, in England und in den Vereinigten Staaten nicht von dem Betrage der Materialien allein, sondern wie schon oben S. 789 bemerkt worden ist, auch von dem damit vereinten Betrage des Arbeitslohnes abgezogen. Auch werden in den Vereinigten Staaten alle zufälligen Auslagen, wie z. B. Dock- und Kay-Gelder (dockage and wharfage) zu der Summe geschlagen, von welcher der Abzug stattfindet. (Siehe ibid. p. 201.)

In dem oberen Gerichtshofe des Staates Maſſachuſetts (Supreme Court of Massachusetts) war in dem Falle von Orrocks vs Commonwealth Ins. Comp. (ſiehe 18 Picker Rep. 151) die Entſcheidung abgegeben, daß die Prämie eines Bodmerei-Briefes eben ſo ſehr dem Abzug eines Drittheils unterworfen ſei, als alle übrigen Unkoſten, und desfalls zu der Summe gehöre, von welcher dieſer Abzug zu machen bleibt.

Magens, im erſten Bande ſeines zwar veralteten, aber immer noch als eine der erſten Autoritäten geltenden Werkes (p. 54 u. 55 und in dem XX Falle, p. 255) vermeint, daß wenn die Reparaturen in einem Hafen gemacht werden, wo ſie höher als in des Schiffes Heimath zu ſtehen kommen, der Verſicherer dieſe nur nach Maßgabe des Werthes vergüten ſollte, welchen die erſetzten Artikel zu der Zeit beſaßen, als Verſicherung genommen ward und im Verhältniß der in der Police eingeführten Taxe. Benecke hat in ſeinen „Principles of Indemnity“ p. 459—461 dieſe Anſicht mit vielem Erfolg bekämpft, auf dem Grunde, daß die eventuelle Nothwendigkeit auf ſolche koſtbare Reparaturen eingehen zu müſſen, dem Verſicherer nicht in dem Augenblicke entgehen ſollte, wo er den Riſico übernimmt, und daß es folglich in ſeiner Macht ſteht, eine analoge Prämie zu bedingen. Dieſe Nothwendigkeit mußte jedenfalls eine unmittelbare Folge der Gefahren ſein, die er übernommen hatte, und daher iſt es auch überall als praktiſche Regel angenommen worden, daß die ſolchermaßen in auswärtigen Häfen vorgenommenen Reparaturen von dem Verſicherer, nach dem rechtmäßigen Abzug eines Drittheils zu vergüten bleiben.

Ein Fall hat ſich in den Vereinigten Staaten ereignet, wo alle, für erforderlich gehaltene Reparaturen in einem Hafen des Auslandes hätten gemacht werden können, jedoch mit einem viel größeren Koſten-Aufwand, als wenn man ſie zu Hauſe in des Schiffes Heimath vorgenommen hätte. Der Schiffer hielt es für zweckmäßig, nur zu einſtweiligen unvermeidlichen Reparaturen zu ſchreiten, und damit ſeine Reiſe zu vollenden, die Koſten dieſer einſtweiligen Reparaturen, ſo wie die der nach ſeiner Rückkunft in der Heimath nöthig gewordenen, ausdauernder Art, wurden zuſammen zur partikularen Havarie gerechnet. Wenn auch die Verſicherer einzelnen Methoden der Reparaturen ihre Zuſtimmung verſagen ſollten, ſo darf dies den Verſicherten darum nicht abhalten, nach beſtem Wiſſen und Gewiſſen Hand daran zu legen, wo ſie unvermeidlich geworden, und wenn dies der Fall iſt und dieſelben mit der gehörigen Sorgfalt beſchickt worden ſind, da muß der Ver-

sicherer dafür haften. Dies war die Entscheidung in dem Rechtsfalle von Walker vs. Louisiana Ins. Comp. (siehe 9 Martin's Rep. N. S. 276).

Werden Güter in einem Nothhafen verkauft um die Kosten der Reparaturen des Schiffs zu bezahlen, so ist es überall eine anerkannte Sache, daß wenn das Schiff dann später seinen Bestimmungshafen erreicht, der Rheder verpflichtet ist, dem Eigner der Güter den vollen Werth derselben, nach Maßgabe des Preises zu vergüten, den er dafür bei ihrer Ankunft daselbst hätte erhalten können. Das Englische Gesetz hat sich darüber sehr klar ausgesprochen, wie das aus dem Falle von Ahlers vs. Tobin nachgesehen werden kann, dessen Lord Tenterden, (Abbot) mit Bezugnahme auf mehrere ältere Schriftsteller erwähnt. (Siehe sein: Treatise of the law of relat. to Merch. Ships and Seamen, P. IV Chap. 5 p. 372.)

Auch ist es schon bei einer anderen Gelegenheit in diesem Werke bemerkt worden, daß wenn die Güter unter solchen Umständen in einem Nothhafen für mehr verkauft werden, als man dafür in ihrem Bestimmungshafen hätte erhalten können, der Unterschied ihrem Eigner gehört, und daß der Rheder verpflichtet ist, ihm denselben zu vergüten. Ein hierauf bezüglicher Rechtsfall in England war der von Richardson vs. Nourse. (Siehe 3 B. & Ald. 237). Bei der Aufmachung der Partikular-Havarie eines Schiffes, wo die Mittel zur Bezahlung der Kosten der Reparaturen in einem Nothhafen aus dem Verkauf eines Theils der Ladung erhoben worden sind, ist es in den Vereinigten Staaten Usanz, Drittheile nicht allein von dem Betrag dieser Kosten abzuziehen, sondern auch von dem Unterschiede zwischen dem was wirklich aus dem Verkauf der Güter gelöst worden ist, und dem Werthe, den man dafür in ihrem Bestimmungshafen erhalten haben würde. (Siehe Depan vs. Ocean Ins. Comp. 5 Cowen's Rep. 63).

Beim Schluß dieser Beleuchtung der Schaden-Aufmachung partikularer Havarie auf Schiffe, dürfen wir es nicht unterlassen auf einen anderen Punkt hinzuweisen, dem wir schon früher in diesem Werke eine vollständige Erörterung gewidmet haben. Es betrifft die Frage der Vergütung aller in einem Nothhafen unternommenen Reparaturkosten und zugleich eines später erfolgenden Total-Verlustes im Verlauf der nachher fortgesetzten Reise. Es ist hierüber in England durchaus keine Frage. Die Kosten dieser Reparaturen können in jedem Falle, entweder als Havarieschaden, oder auch als Geld, das, in Folge der bekannten Clausel der Police, Behufs der Erhaltung und des versuchten Wiederbesitzes der Güter ausgelegt worden ist, von dem Ver-

sicherer eingefordert werden. (Siehe unter andern den Fall von Le Cheminant vs Pearson, 4 Taunt. Rep. 367). Diese Regel gilt aber nur, wo wirkliche Reparaturen stattgefunden haben. Wo aber ein Schiff einen Nothhafen zweimal anging, und bei der ersten Gelegenheit eine neue Kupferhaut erhielt, bei der zweiten aber nur besichtigt nicht aber reparirt wird, wenn sich dann aus dieser Besichtigung die Nothwendigkeit ergab, einige ihrer Berghölzer auszuheben, um die Innhölzer oder Spanten zu untersuchen, wenn ferner dieselben mit dem Rest des Schiffes als Wrack verkauft wurden, da entschied das Gericht, daß die Kosten der neuen Kupferhaut und außerdem auch der Total-Verlust von dem Versicherer eingefordert werden könnten, nicht aber der Betrag der, der Schätzung gemäß, wieder zu ersetzenden Berghölzer. (Siehe Stewart vs Steele, 5 Scott's N. R. 927). Ein anderes Mal (siehe den Rechtsfall von Livie vs Jansen, in 12 East 648 und ferner in Arnould, Vol. II, p. 987) erklärte das Gericht, daß wo keine Reparaturen stattgefunden haben, da kann Vergütung eines theilweisen Verlustes durch Seebeschädigung, als Partikular-Havarie, und außerdem noch Ersatz für den Total-Verlust von dem Versicherer nicht gefordert werden.

Die Regulirung eines partiellen Verlustes der Fracht bietet keine besondere Schwierigkeit dar. Die einfache Regel ist diese: daß wenn die versicherte Summe, oder die Taxe in der Police weniger als der Werth des den Gefahren der See ausgesetzten Interesses beträgt, so bezahlt der Versicherer den Theil des Verlustes nach demselben Verhältniß wie die versicherte Summe oder die Taxe in der Police sich zu dem Werthe der Fracht verhält; wenn die versicherte Summe oder die Taxe in der Police dem Belauf des Interesses gleichkommt, so bezahlt er einen Total-Verlust. (Siehe Phillips, Vol. II p. 213).

Wie der Leser schon früher ersehen haben wird, geschieht die Versicherung der Fracht gewöhnlich durch taxirte Polizen, und wo dies der Fall ist, da ist auch die Taxe der einzige Maßstab zur Berechnung der Entschädigung, die der Versicherer zu bezahlen hat, ausgenommen in dem Falle, wo nur ein Theil der in toto taxirten Ladung, sich zur Zeit des eingetroffenen Verlustes wirklich an Bord befand. In solchen Fällen kann der Versicherer für nicht mehr in Anspruch genommen werden, als für den Theil der Taxe, der mit ihrem ganzen Belaufe in demselben Verhältniß steht, wie der verschiffte Theil zu der ganzen, dem Schiffe bestimmten Ladung.

In allen Verlustfällen, wo nur eine pro rata Fracht verdient

wird, da werden sie in den Vereinigten Staaten als Bergungs-Verläste abgemacht, das heißt, der Versicherer vergütet den Unterschied zwischen der pro rata und der vollen Fracht. (Siehe Phillips, Vol. II, p. 208—210).

Der Artikel 105, Theil II des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847", stipulirt in diesem Betreff folgendes: „Bei der Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der „Versicherte berechtigt, das zu fordern, was der Empfänger der Ladung „berechtigt ist, wegen Seeschäden zu kürzen. Der Versicherte erhält „nur das ersetzt, was er bei glücklicher Ankunft des Schiffes, durch „Connossement oder Manifest erwiesen, erhalten haben würde (siehe S. 286 des ersten Bandes dieses Werkes). „Ist der also berechnete „Werth höhrr als die versicherte Summe, so wird die Havarie vom „Versicherer pro rata der gezeichneten Summe bezahlt. Ist keine Fracht „in den Schiffspapieren bestimmt und ist auch sonst über den angenommenen Belauf der Fracht keine besondere Uebereinkunft getroffen „worden, so wird die Fracht angenommen, welche zur Zeit der Abladung am Abladungsorte für ähnliche Reisen und Waaren üblich „war; in streitigen Fällen entscheiden Sachverständige über den Fracht-„Ansatz."

Oftmals kommt man in den Vereinigten Staaten bei Versicherungen auf eingebildeten Gewinn überein, Havarie-Verlust nach denselben Verhältniß zu bezahlen wie den Schaden auf die Güter, auf denen er entspringt, wenn dieselben beschädigt ankommen, oder wo ein Theil davon total verloren geht; er wird dann als ein Havarie-Schaden auf Gewinn pro tanto abgemacht, und die Regel bleibt unverändert dieselbe, wo ein Theil der Güter durch die erlittene Seebeschädigung so verdorben wurde, daß er nothwendiger Weise verkauft oder im Verlauf der Reise über Bord geworfen werden mußte. (Siehe Phillips, Vol. II, p. 226 und 227).

Die Stipulationen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen für 1847" über diesen Punkt findet der Leser nicht nur im Band I dieses Werkes S. 105 — sondern auch im Anhang S. 78 — und zwar unter der No. 106. Wir ersparen uns daher die Wiederholung derselben hier, empfehlen sie aber seiner besondern Aufmerksamkeit, da sie relevant sind.

Benecke, dessen spekulativer Forschergeist sich in allen Gebieten der Möglichkeit oft bis zu den äußersten Gränzen derselben verlor, dabei aber die bis zur Unmöglichkeit reichende, Schwierigkeit der prak-

tischen Anwendung seiner Theorien manchmal übersah, wirft bei Gelegenheit der partikularen Havarie auf Schiffe die Frage auf, ob es möglich wäre, in allen Fällen, wo ein überschätzter Werth des Schiffes in der Police stattgefunden hätte, oder wo der Werth des schwimmenden Materials eines Schiffes seit dem Augenblick, wo Versicherung darauf genommen wurde, merklich gestiegen wäre, den Betrag der Seebeschädigung, wofür die Versicherer unter allen Umständen zu haften haben, so zu schätzen, daß er jedesmal im richtigen Verhältniß zu dem vollen und wahren Werthe des Schiffes bliebe. „Laßt uns annehmen“ — sagt er — „daß ein Schiff in der Police auf 42,000 ℳ taxirt „worden, welches auf 56,000 ℳ hätte geschätzt werden sollen, und daß „die Reparaturen (nach Abzug des Werthes der Verbesserung) sich auf „16,800 ℳ belaufen, so ist es klar, daß der Rheder als sein eigner „Versicherer für 14,000 ℳ betrachtet werden und als solcher ein Vier„theil des Schadens tragen müßte, welches aber nicht geschehen würde, „wenn die Taxe in Kraft bliebe und der Verlust auf die gewöhnliche „Weise abgemacht würde. Wenn es sich nun bestimmen ließe, daß die „verlorenen Geräthschaften sich auf den vierten Theil des ganzen „Werthes des Schiffes, in dem Zustande worauf Versicherung ge„nommen ward, belaufen hätten, oder daß dieser Werth durch den „erlittenen Schaden, auf drei Viertheile reducirt worden wäre, so müßten „die Versicherer von 16,800 Mark nur drei Viertheile, oder 12,600 Mark „bezahlen, und die übrigen 4200 Mark würden dann auf Rechnung „des vermehrten Werthes des Schiffes und seines Rheders gehen.“ Benecke selbst gesteht ein, daß eine solche Vertheilung des Schadens immer schwierig und sehr oft unpraktisch, d. i. unmöglich sein dürfte, empfiehlt sie aber als die einzig richtige Methode des Verfahrens. (Siehe seine „Principles of Indemnity p. 461.)

Einen Theil der kostbaren Schiffs-Reparaturen von der Fracht tragen zu lassen, kann nur in dem einzigen Falle gerecht sein, wo sie den Werth des Schiffes übersteigen, so daß es vortheilhafter für die Versicherer gewesen sein würde, das Schiff verkaufen als ausbessern zu lassen, und wo dennoch, um die Fracht zu retten, die sonst verloren gehen würde, diese Schiffs-Reparaturen vorgenommen wurden. In diesem Falle ist die Mehr-Summe, womit der Betrag der Reparaturen den Verlust übersteigt, den die Versicherer auf Caseo gehabt haben würden, wenn dasselbe nicht reparirt worden wäre, eine wahre Bergung der Fracht, und müßte daher von den Versicherern auf Fracht und nicht von den Versicherern auf Caseo getragen werden.

Es iſt ſchon früher in Verlauf dieſes Werkes bemerkt worden, daß der zur Havarie groſſe contributionspflichtige Betrag von Schiff und Fracht, in keinem Falle die verſicherte Summe überſteigen ſollte. Denn die Verſicherer auf Caseo werden immer Urſachen zu Klagen finden, wo ihnen die Koſten gewiſſer Reparaturen auferlegt werden, deren offenbarer Zweck der Vortheil der Verſicherer auf Fracht iſt, dagegen dieſe ſchwerlich die Reparaturen eines Schiffs als Dinge anerkennen werden, die ſie angehen. Der Leſer wird ſich erinnern, daß als Mittel dieſem Uebelſtande abzuhelfen, eine combinirte Verſicherung auf Schiff und Fracht angedeutet worden iſt.

Vierter Titel.

Von der Dispache.

In den vorhergehenden drei Titeln dieser Abtheilung unseres Werkes sind die verschiedenen Arten der Havarien und die Natur der Schäden, welche eine jede derselben in sich begreift, beschrieben, ferner die nöthige Anleitung gegeben worden, um Irrthümer in der Berechnung und Abschließung der großen wie der partikularen Havarie zu vermeiden. Unsere jetzige Aufgabe beschränkt sich auf die Form der Dispache, und die Erläuterung derselben durch einige Beispiele.

Jede gut eingerichtete Dispache muß enthalten:

Erstlich, eine aus der Verklarung und den übrigen Dokumenten abstrahirte kurze, gründliche und allumfassende Erzählung der Vorfälle der Reise, zumal derjenigen, welche die Veranlassung des zu dispachirenden Schadens geworden sind, wobei es wesentlich ist, daß die eigenthümlichen Umstände besonders herausgehoben werden, welche den Unterschied zwischen der großen und der partikularen Havarie klar bestimmen, dem Schaden die Categorie anweisen, zu der er rechtmäßig gehört, und in so weit dies möglich ist, über die Verbindlichkeit der Versicherer keinem Zweifel Raum lassen.

Zweitens: Wenn die Dispache eine große Havarie betrifft, muß sodann die Schätzung der zu ersetzenden Schäden und Kosten, hierauf die Bestimmung des contributionspflichtigen Werthes, das heißt des Werthes von welchem Güter, Schiff und Fracht ihren Beitrag zu leisten haben, endlich die Vertheilung des Schadens erfolgen.

Drittens: Betrifft die Dispache eine partikulare Havarie-Rechnung, so wird zuerst das Capitel berechnet, dann der Beitrag des

besonderen Gegenstandes zur großen Havarie, zuletzt die Eintheilung des Schadens. Die der Dispache hinzugefügten Belege müssen jeden in derselben aufgenommenen Punkt dokumentiren und rechtfertigen.

I.

Auszug aus einer in Hamburg am 3. August 1849 ausgefertigten und am 5 Septbr. 1851 mit einem Anhang versehenen Dispache, über eine Casco-Versicherung des Schiffes Verein, Schiffer D. Schwenn von New-York nach Angostura, welche am 14 September 1848 ausgeführt worden.

Das Schiff, wie man aus dem ersten Abschnitt der später erfolgenden fünften Abtheilung dieses Werkes des Weiteren ersehen wird, ging am 13 August 1848 mit einer assortirten Ladung verschiedenartiger amerikanischer Produkte, Mauersteinen, Spiere u. s. w. von New-York nach Bolivar unter Segel, erlitt auf seiner Fahrt viel und wiederholte Unwetter, Beschädigung u. s. w., mußte einen Theil der eingenommenen Spiere über Bord werfen, und zuletzt, am 30 August in den Hafen von St. John auf der Insel Antigua einlaufen, um dort die nöthigen Reparaturen vornehmen zu lassen. Die Verklarung enthält die in dem gedachten 1 Abschnitt der fünften Abtheilung beschriebenen Vorfälle, in deren Folge der Schiffer, da er kein Geld auf Bodmerei erhalten konnte, seine Ladung verkaufte, mit dem Produkt derselben die Reparaturen bis auf £ 266. 7 s. 10 d bezahlte, und für diesen Unterschied einen Bodmerei-Brief auf Schiff und Fracht, à 30 Procent Prämie, zu Gunsten des dortigen John Winters, des Schiffsbaumeisters, unterschrieb. Hierauf ging es nach Bolivar ab, wo es glücklich ankam, die Forderungen der Ladungs-Interessenten für den in Antigua stattgefundenen Verkauf ihrer Güter zu befriedigen hatte, und das erforderliche Geld dazu, mittelst eines neuen Bodmerei-Briefes, à der nämlichen Prämie von 30 Procent erhob, sodann seine Reise nach Hamburg weiter verfolgte, wo es ebenfalls glücklich ankam und die Veranlassung des Prozesses, in Betreff der Priorität dieses letzteren Bodmerei-Briefes ward, den der Leser am bezeichneten Orte gefälligst nachlesen wolle, ehe er zu der Kenntnißnahme der folgenden Dispachen schreitet.

Berechnung des Capitals.

(Siehe nebenstehende Tabelle A.)

A

Generalrechnung			
£	—	4.	—
„	2.	6.	—
„	—.	3.	—
„	8.	6.	8.
„	—.	7.	—
„	—.	8.	—
„	—.	2.	—
„	1.	4.	6.
„	2.	14.	—
„	1.	5.	—
„	457.	10.	9.

			Generalrechnung
£	667.	4.	9.
„	2.	16.	3.
£	644.	8.	6.
„	220.	7.	8.
£	864.	16.	2.
Bco. ℔	12138.	8.	

Transport.

Davon für die Spieren . 15 Stück 9 Stü

Bco. ℔ 86. Bco. ℔ 1

ab für 4 Stück, welche über Bord geworfen . . . . . „

Bco. ℔

„

20 Stück Bco. ℔ 1

davon für verkaufte . . 9 „ „

ab für 11 Stück, welche als mit zur Repa tur verwandt genommen worden . . .

ferner ab für Verschlechterung von 9 Faß K toffeln, welche theilweise verdorben verk worden . . . . . .

Fracht . . . . . $ 450.

ß 46 $

Dagegen Verkaufs-Provenü: 8 Fässer Br dem Schiffer gehörend £ 2.19. 3.

16 Krüge Butter, 20 Schinken, 6 Käse, 31 Fässer Kartoffeln und 9 Fässer schlechte Kartoffeln $ 133.76. per £ 27.11

50½ 50½ Fässer Mehl, 4½ Fässer Fleisch, 10 Fässer Rosinen, 2918 große, 18700 kleine Steine, 1 Kiste Schuhe, 10 Dutzend Besen, 20 Kisten Licht, 100 Säcke Hagel, 5 Ballen Drell, 20 Fustagen, 1 Kiste Knöpfe, 1 do. do., diverse Bretter, 9 Spieren, 6 Kisten Medicinalwaare, 2 Kisten Licht. . . „ 293. 6.

ferner laut Generalrechnung 2323 ℔ Zwiebeln . . . . . „ 13.18.

£ 2.19. 3 £ 334.17.

Commission 5 Procent £ 16.17.10. . . „ —. 3.— „ 16.14.

£ 318. 2.

ß 13 ℔ 11

Schal

Die nicht wieder angeschaffte Schaloupe ist ir ab ½tel Verbesserung. . . .

Aus der Rechnung der Herren Wüppermann

Protestnotirung an das Consulat $ 1. per.

Der Schiffer reclamirt für sich und 5 Mann

Dagegen werden ausgesetzt vom 1 October l

dem Schiffer 82 Tage à 3s . . . . . .

5 Mann „ „ „ 15d per Mann . .

obvorstehend aufgenommen. . . . . .

Ferner Monatsgeld 83 Tage . . . .

Bco. ℔	8075.	3.	
„	2018.	12.	
„	2018.	18.	
„	2018.	13.	
Bco. ℔	2018.	13.	
Bco. ℔	16000.	—	
Bco. ℔	8075.	3.	
„	—.	15.	
„	80.	—.	
Bco. ℔	7991.	4.	
„	5085.	8.	
Bco. ℔	2908.	12.	
Bco. ℔	4497.	11.	
„	12.	—.	
Bco. ℔	4485.	11.	
„	875.	15.	—.

	Rhederei.	Avarie part.	Avarie grosse.
. . . Bco. ℳ 6260. 13. £ 85. 12. 7.	£ 171. 12. 11.	£ 237. 18. 7.	£ 172. —. 6
·ſt.			
20.			
53. „ 53. —.			
67. Bco. ℳ 6207. 13.			
86.			
53.			
69.			
ara-			
. . „ 84. —.			
Bco. ℳ 6123. 13.			
kar-			
kauft			
. . „ 30. —.			
—. Bco. ℳ 6093. 13.			
. . „ 1293. 12.			
Bco. ℳ 7387. 9.			
rod,			
..9			
. 8			
. 9			
. 2			
10			
. . . . .	„ 2. 16. 3.		
4	£ 168. 17. 8.		
½ ß „ 4364. 3.			
den Bco. ℳ 3023. 6.			
à 13 ℳ 11½ ß „ 220. 7. 8.			
£ 305. 19. 5.			
Davon	„ 89. 5. 4.	„ 125. 15. 4.	„ 90. 18. 9.
	£ 258. 3. —	„ 363. 13. 11.	£ 262. 19. 3.
à 13 ℳ 11½ ß . . .	Bco. ℳ 3541. 8.	Bco. ℳ 4989. 8.	Bco. ℳ 3607. 8.
a Hamburg verkauft für. . . . . Crt. ℳ 180. —.			
. . . . . „ 60. —.			
Crt. ℳ 120. —.			
à 125 Procent.		„ 96. —.	
& Comp. zu Bolivar, groß Bco. ℳ 628. 10.			
. . . . .			„ 2. 4
für 83 Tage Kostgeld.	£ 38. 7. 9.		
bis 21 December:			
. . . . .	£ 12. 6. —.		
. . . . .	„ 25. 12. 6.		
	£ 37. 18. 6.		
. . . . .	„ 21. 3. 1.		
	£ 16. 15. 5.		
à 13 ℳ 11½ ß Bco. ℳ 230. 1.			
. . . . Crt. ℳ 827. 4.			

Prod. d. 29 Sept. 1851.

Anhang.

In Bezug auf vorstehende Dispache, betreffend das Schiff Verein, Schiffer J. Schwenn, von New-York nach Angostura ist die Avarie grosse Berechnung, für Auseinandersetzung zweier Bodmerei-Inhaber, bei Theilung des Provenus von Schiff und Fracht, laut obergerichtlichen, in dritter Instanz bestätigten Erkenntnisses d. 25 Februar 1850) so darzustellen: daß

die beiderseitigen Bodmereibriefe im Allgemeinen gleich berechtigt sind, jedoch der Bodmereibrief für die verkaufte Ladung in Capital und Prämie so viel zu beschränken ist, als der Beitrag zur Avarie grosse für die Ladung ergiebt, wenn die Ladung nach dem Taxenwerthe von $ 4561. 97 (abzüglich Zoll, ohne Berücksichtigung von Fracht, welche laut Chartepartie als frei bezeichnet) zu solcher Aufmachung angenommen wird.

Demnach wird die Avarie grosse für obgedachte Auseinandersetzung wie folgt formirt.

Berechnung des Capitals.

Die Ladung Macq. $ 4561.97 à 36 ß Bco. ℔ 10264.7 ß		Bco. ℔ 10265.—
das Schiff ist in der Police taxirt	Bco. ℔ 16000.	
contribuirt von	„ 12650.—	
die Fracht (franco angenommen)	„ —.—	
		Bco. ℔ 22915.—

Berechnung der Avarie grosse.

In Antigua wie vorstehend		£ 172. —. 6
Bodmereibrief	£ 5 13. 5.	
Bodmereibrief auf Schiff und Fracht, gros	£ 266. 7. 10.	
Bodmereiprämie 30 Procent	„ 79. 18. 4.	
Die von Schiffer Schwenn zur Herbeischaffung der Gelder, verkaufte Ladung, taxirt wie oben (ohne weitere Berücksichtigung der früher stattgehabten Werfung, Beschädigung ꝛc.) Macq. $ 4561. 97. à 36 ß	Bco. ℔ 10264. 7.	
Provenü der verkauften Ladung wie oben	„ 4364. 3.	
Schaden	Bco. ℔ 5900. 4.	
à 13 ℔ 14 ß	„ 430. 1. 9.	
Transport		£ 515. 13. 6.

Transport. .	£ 515. 13. 6.	£ 172. — 6
Vertheilt über Rhederei } wie vorstehende Dispache }	£ 168. 17. 8. „ 237. 18. 7.	
	£ 406. 16. 3.	
und Avarie grosse . .	„ 172. — 6.	
	£ 578. 16. 9. wegen £ 172. — 6.	
		„ 153. 5. 1
		£ 325. 5. 7
	à 13 ℔ 11½ ß . .	Bco.℔ 4462. 6
In Bolletar Protest		„ 2. 4
Für berechnetes Kost- und Monatsgeld.		„ 875. 15
Porto		„ 12. —
		Bco.℔ 5352. 9
Für die Aufmachung.		„ 69. 12
		Bco.℔ 5421. 5

Vertheilung über

die Ladung wegen Bco.℔ 10265. —. kommen.		Bco.℔ 2428. 5
das Schiff „ „ 12650. —. „		„ 2992. 12
	Bco.℔ 22915. —.	Bco.℔ 5421. 5

Zur Urkunde ist dieses von mir autorisirtem Dispacheur eigenhändig unterschrieben und mit meinem Amtssiegel besiegelt worden.

Hamburg, den 5 September 1851.

Geo. Hambrock.

Anmerkung. Es darf hiebei nicht außer Acht gelassen werden, daß diese Dispache hier nicht als Beispiel Hamburgischer Usanz, sondern nur als Beweis der durch das Ober-Appellationsgerichtliche Erkenntniß veranlaßten Abmachung steht.

II.

Auszug aus einer Hamburgischen Dispache über die Havarie des Schiffes Fanny, Schiffer S. Degermann, von Skelleftea nach Marseile bestimmt.

Das Schiff ging laut am 2 November 1849 zu Skelleftea gemachten Verklarung von Skelleftea am 12 October 1849 nach Marseille ab. Den 28 stieß das Schiff auf den Grund, blieb stehen und

stieß stark auf den steinigen Boden, so daß große Stücke vom Schiffsboden, längs den Seiten, auftrieben. Man warf sogleich einen Theil der Deckladung über Bord, da aber bei steigendem Wasser das Schiff anfing schwerer zu stoßen und man das Leben in Gefahr sah, kappte man die Bootstringen, setzte die Böte aus und ging, das Schiff verlassend, in denselben auf's Land, welches man um 9 Uhr erreichte. Um 11½ Uhr erfuhr man durch zwei Leute, daß man auf Fahludsriff gestrandet hatte, wohin man durch außergewöhnliche Strömung versetzt worden. Man nahm Hülfe und ging an Bord. Beim Pumpen ergab sich die Gewisheit eines bedeutenden Lecks, das Schiff fuhr fort heftig zu stoßen, man kappte mehrere Segel und ließ beide Anker, mit hinreichender Kette, fallen. Bei anbrechender Nacht ging man der steigenden Gefahr wegen, zurück nach dem Lande, mit sich nehmend was man bergen konnte. Nächsten Tages, den 29, ward das Schiff, welches fortwährend heftig stieß, abermals besucht, man barg soviel als möglich war, und ging Abends wieder an das Land. Als man am 30 wiederkam, fand man das Schiff bei steigender See vom Grund geworfen und vor Anker liegend. Endlich gelang es das Schiff in Sicherheit, und um 3½ Uhr P. M. in Rohnehamm einzubringen.

Hier folgt nun das Ergebniß der Besichtigung, welche die Nothwendigkeit einer vollständigen Reparatur darthut.

Man taxirte: das Schiff im beschädigten Zustande		Bco.-ℛ	9000. 32.
die Zimmerarbeit		Bco.-ℛ	2740. —.
Transport für Arbeiter, Geräth und Material		"	75. —.
Fock- und Vorstangstegsegel		"	257. —.
3 Trossen	Schℒ 1. 7.		
1 Kabel	" 3. 3.		
1 Ingolinne	" 1. 10.		
3 Trossen laufendes Gut	" 1. 10.		
	Schℒ 7. 10.		
	à 110 ℛ	"	825. —.
Besichtigungs- und Reisekosten		"	56. 32.
		Bco.-ℛ	3953. 32.
+ Schampfiehltes und gekapptes Tauwerk	ℛ 240.		
2 alte Segel	" 30.		
		"	270. —.
		Bco.-ℛ	3683. —.

Bei dem schweren Grundstoßen hatte das Schiff den Rücken gebrochen, wodurch es im Werthe bedeutend verringert worden, welchen Schaden man auf Anhalten des Schiffers taxirte und zwar auf ⅙ Theil des Werths des Schiffes vor der Strandung Bco.-℔ 2000. — wofür der Schiffer sich im Fall die Rhederei das Schiff behalten müßte, den Regreß bei respectiven Versicherern vorbehielt.

Bei Besichtigung der Ladung (D) taxirte man

8017 Planken und Bretter (⅓ im Werth beschädigt)	Bco.-℔	1760. —.
70 Tonnen Theer (¼ im Werth beschädigt) . . .	„	333. 16.
Total-Werth im beschädigten Zustande	Bco.-℔	2093. 16.

Laut Attest (E) hat der Schiffer 1 Kabel und 1 Ingelinne (4 Schl 13 ℔) taxirt Bco.-℔ 511. 24 ß nicht vom Reeper geliefert erhalten, weshalb dieselben noch nicht in Rechnung gestellt worden.

Wegen der durch Einbringen in Rohnehamn als Nothhafen, Löschen, Lagern und Wiederverladen der Ladung und den Aufenthalt entstandenen Kosten, und des durch Kappen und beim Abbringen an Segel und Tauwerk verursachten Schadens wird eine Avarie grosse wie folgt formirt und regulirt.

Berechnung des Capitals.
(Siehe nebenstehende Tabelle B.)

III.

Auszug aus einer Bremer Dispache der Havarie grosse des Schiffs Newka, Capitain J. C. Wellendorff, auf der Reise von Kronstadt nach Bremen.

Bremen, den 22 Februar 1851.

Laut Protest des Capitains Wellendorff vom 20 October und Verklarung desselben und seiner Schiffsmannschaft vom 1. November v. J. vor dem Stadtmagistrat in Libau, waren selbige mit ihrem guten dichten Schiffe Newka und einer Ladung Rocken, deren Bestimmung sie in Helsingör erfahren sollten, am 11/23 October von Kronstadt in See gegangen. Am 13 mußten bei Sturm aus O. die Marssegel dichtgerefft werden, während das Schiff viel Wasser aufs Deck bekam, die Pumpen jedoch lens gehalten wurden. Die Backbords Backspiere wurde von den Wellen fortgerissen. Um 6 Uhr

Die geborgene Ladung w
Das Schiff laut C taxirt
Vergütung in Avarie gro

Die Fracht nach Abzug d

Generalrechnung.	
Bco. ℳ 10.—.	Expreß
„ 30. 8	Verklara
„ 800.—.	Berglohn
„ 2486.32.	Zimmer-
	Farbe u

Schanzkleidung und eine Backspiere, auch ein Wasserfaß und vier Putsen wegeschlagen.

Die Reparatur dieses Schadens taxiren sie unter specieller Aufgabe zu . . . . . S.Rb. 1695.
und den Werth des Schiffs im beschädigten Zustande auf „ 8000.
unter Beglaubigung der beeidigten Schiffsmakler Lortsch und des Lloyds Agenten Hagedorn.

Unter gleicher Beglaubigung bezeugen die Ladungsbesichtiger von Seewasser beschädigt gefunden zu haben:

ca. 20 Last Rocken, den sie auf 24 SR. pr. Last taxiren,
„ 7 „ do. „ „ „ 12 „ „ „ „
welcher Rocken nicht mehr verschiffbar sei und gleich verkauft werden müsse. Unbeschädigt wäre dieser Rocken SR. 54. pr. Last werth.

Laut Auctions-Protokoll war der Ertrag von

6 Lst —.	stark beschäd. Rocken, dann 2 à 21 u. 4 à 20¼	SR. 123.—.
18 „ 20.	garnicht beschädigter Rocken 21¼	„ 7.97.
22 „ 40.	weniger „ „ 4 à 34¼, 4 à 39¼, 4 à 42, 4 à 46¼, 2 Lst 40. à 46¾. . . .	„ 779.46.
29¹⁰/₄₈ Lst		SR. 910.43.
	ab: Auctionskosten und Bekanntmachung. .	„ 22.13.
		SR. 888.30.

Dagegen haben sämmtliche Ausgaben und Unkosten in Elbau, laut genannter Rechnung des Schiffsmaklers Lortsch vom 23 December betragen . . . SR. 3736.53.
ab: obiger Rein-Ertrag des Rockens . . . . . „ 888.30.
SR. 2848.23.
dazu: Bodmerei-Prämie 24 Procent . . . . . „ 683.57.
à 130 Procent SR. 3531.80.
holl. fl. 6791.92.

Das Schiff hat dann seine Reise auf hier fortgesetzt und ohne weitere Unfälle beendigt; und die aus Obigem sich ergebende Havarie grosse wird nun wie folgt regulirt:

Berechnung des beitragenden Werthes.
(Siehe nebenstehende Tabelle C.)

C.

Lau

1858 Tsch
Das Schif
Die Fracht

Total

SR.	1647
"	31
"	15
"	6
"	551
"	15
"	13
"	30
"	178.

Wir geben nun zuerst die Schaden-Berechnung und Havarie-Aufmachung, welche die Londoner Versicherung betrifft.

(Siehe nebenstehende Tabelle D.)

Hier folgt jetzt die Schaden-Berechnung und Havarie-Aufmachung, welche die Antwerpener Versicherung betrifft.

(Siehe nebenstehende Tabelle E.)

Hinsichtlich der vorstehenden Dispache haben wir zu bemerken:

Erstlich, daß die Berechnung der Havarie partikulière, in Folge der in Antwerpen geschlossenen Versicherung, den dortigen Gesetzen und Gebräuchen unbedingt unterworfen bleiben muß, und daß ihre Richtigkeit in diesem Betreff nicht in Abrede gestellt werden kann;

Zweitens, daß die Kürzung von dem zur Havarie grosse zu leistenden Beitrag, die aus dem Grunde, daß der versicherte Werth, nach Abzug der, auf die damit correspondirenden Waaren fallenden Havarie partikulière, kleiner sei als derjenige, worüber die Havarie grosse vertheilt worden, eine vollkommene Abweichung von der an allen übrigen Orten geltenden Regel ist, die im Auslande stattgefundenen, gesetzlichen Aufmachungen der Havarie grosse, ohne Weiteres anzuerkennen.

Man wird sich erinnern, daß in Hamburg, in Gemäßheit des Art. 8 Kap. XIV der Assekuranz- und Havarie-Ordnung vom Jahre 1731, das Schiff nach dem Werthe contribuirt, wozu es bei seiner Ankunft geschätzt wird, die Fracht nach Abzug der Volkshauer, und die Waaren über nach ihrem Factur-Werth, mit Zuschlag aller Kosten bis an Bord, contribuiren. Ohne Berücksichtigung der Rechte des Auslandes in dergleichen Bestimmungen ihren eigenen Gesetzen und Gebräuchen Geltung zu verschaffen, hält man in Antwerpen die Regel fest, daß eine Anerkennung derselben, dem dortigen Versicherer keineswegs die Verpflichtung auferlege, die Summen zu vergüten, wofür er in Folge solcher auswärtigen Aufmachungen in Anspruch genommen werden dürfte. In Betreff der oberwähnten Stipulation der Hamburger Assekuranz- und Havarie-Ordnung, wird besonders der Umstand hervorgehoben, daß Schiff und Fracht nach ihrem wahren

Tabelle D.

£	4.	—.	—.	Lootse
„	5.	5.	—.	Schiff
„	—.	15.	—.	Schiff
„	3.	3.	—.	Damp
„	7.	5.	2.	Notar
„	551.	13.	4.	Rech
„	15.	3.	10.	
„	13.	11.	9.	do.
„	6.	18.	11.	
„	2.	2.	11.	für N
„	—.	7.	5.	für N
„	4.	13.	6.	Farbe
„	6.	10.	—.	Damp
„	3.	18.	9.	Lootse
„	7.	6.	6.	Bewa
				Davo Abzug
„	20.	9.	8.	Rechn
„	2.	5.	—.	„
„	31.	2.	5.	„
„	7.	11.	—.	Uebers
„	41.	11.	—.	Löschm
„	54.	—.	—.	Lagern
„	8.	—.	8.	Wharf

Beschädigung abgezogen
ser nicht von dem Werthe

Bco. ℳ 20084. 2.	
	Wurf der Ladu
L.	Wären die Güter im unbeschädigten
	würde die Dispache folgendes Resultat g
	GS. 4 Säcke Zucker.....
	BR. 54 „ Reis .....
	AR. 18 „ „ .....
	DF. 68 „ Pfeffer.....
	HP. 51 „ „ .....
	SP. 55 „ „ .....
	C. 45 „ Caffee .....
	SF. 1 Sack Sago .....
„ 8449.15.	
	Wurf der Fra
	auf GS. 4 Säcke Zucker.....
	„ BR 54 „ Reis .....
	„ AR. 18 „ „ .....
	„ DF. 68 „ Pfeffer.....
	„ HP. 51 „ „ .....
	„ SP. 45 „ „ .....
	„ C. 82 „ „ .....
	„ SF. 1 Sack Sago .....
„ 1394. 7.	
„ —. 3.	Anzeige der Havarie.....
„ —.10.	Aufnahme des Werthes der Ladung.....
„ 240.12.	Dispacheur's-Gebühr.....
„ 6. 3.	den Armen um zu egalisiren.....
Bco. ℳ 25176. 4.	
	Vertheilung der Hav
	Das Schiff taxirt auf.....
	Die Netto-Fracht.....
	die Ladung ..... Bco.
M.	Weniger die Partikular-Kosten..... „
	die Ladung zahlt für Havarie grosse und

Die Herren H. J. M. & Co. 452 Säcke Caffee, taxirt ar
Der Rest der Ladung .....

Die Herren H. J. M. & Co. zahlen für ihren Theil der
Gebühr der Agenten zu Lloyd's (fees).....
für Uebersetzung der Dispache .....

Die Hamburger Dispache zeigte eine Havarie grosse

Transport . . F. 6567. 9.

Berechnung der Havarie grosse.

Der Particular-Havarie und der Kosten, die versicherte Summe auf die Marken die Havarie grosse und die besonderen Unkosten auf diese Waaren nur nach gütet.

	Bco.-₰ 4268. —.		F. 7927. 81.
	„ 6872. —.		„ 12764. 74.
			F. 20692. 55.
	F. 8545. —.		
	„ 13725. —.		
	F. 22251. —.		
	„ 2480. 83.		
			F. 19769. 17.
Bco.-₰ 10972.			„ 20380. 49.
	F. 21920. —.		
Unkosten	„ 1364. 24.		
	F. 20555. 76.		
den Werth übersteigt, so wird nur der letztere als Grundlage			
Bco.-₰ 2964.	F. 5505. 63.		
	F. 5920. —.		
	„ 763. 96.		
	F. 5156. 04.		
Grundlage angenommen			„ 5156. 04.
Bco.-₰ 4868.			„ 9042. 31.
	F. 9720. —.		
	„ 674. 56.		
wird als Grundlage angenommen	F. 9045. 44.		
Bco.-₰ 4150.	F. 7708. 63.		
	F. 8290. —.		
	„ 992. 88.		
	F. 7297. 12.		
Grundlage angenommen			„ 7297. 12.
von Bco.-₰ 2633.			„ 4890. 80.
	F. 5260. —.		
	„ 310. 62.		
	F. 4949. 38.		
Grundlage angenommen.			
153.			„ 284. 2.
gütet von			F. 66820. 13.
		F. 9849. 29.	
68⁵/₁₀₀ Procent		„ 457. 72.	
			„ 10307 01
			F. 16894. 10
Porto der Briefe und Dokumente			„ 20. 30
Honorar und Ausfertigung dieses Statums			„ 160 —.
			F. 17074. 40.

liche Unkosten.

Werthe, die Waaren dagegen, trotz einer möglichweise sehr bedeutenden Beschädigung, nach einem Werthe contribuiren der nur ein fiktiver sein kann, und daß hiebei also eine Ungerechtigkeit statt finde, woraus es sich denn ergiebt, daß die in Antwerpen herrschende Beschränkung der Verbindlichkeit des Versicherers auf die gezeichnete Summe, die einzige Regel bildet, nach welcher die Havarie grosse Aufmachungen des Auslandes mehr oder weniger anerkannt oder beseitigt werden können. Daß die Vorschriften der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung über die Contribution zur Havarie grosse, Raum zu Verbesserungen darbieten, läßt sich nicht wohl leugnen. Aber wie sie nun einmal sind, so müßten sie auch im Auslande respektirt werden, wenn in der allgemeinen, gegenseitigen Anerkennung auswärtiger Havarie-Aufmachungen, eine gewisse Uniformität des Gebrauchs herrschen und keine Abweichung Platz nehmen soll.

Fünfter Titel.

Von dem Beweise, von der Einforderung und von der Verjährung der Schäden.

Wir erachten es für zweckmäßig die drei Bestandtheile dieses Titels zu trennen, dieselben einzeln und in der folgenden Ordnung zu beleuchten:

1 Abschnitt. Von den Beweisen der Wirklichkeit und Größe des Schadens;
2 „ Von der Einforderung desselben;
3 „ Von der Verjährung der Schäden.

Wir nehmen folglich:

I. Die Beweise der Wirklichkeit und der Größe des Schadens

zuerst in Angriff.

Nichts ist natürlicher als daß ein vollständiger Beweis von der Wirklichkeit und von der Größe des Schadens, dessen Ersatz von dem Versicherer gefordert wird, die unerläßliche Bedingung und Grundlage eines jeden Anspruchs sei, der an ihn gemacht werden kann. Denn wie „die Hamburgische Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 im Art. 14 ihres Titels XIII bestimmt, und wie es der „Allgemeine „Plan Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847“ wiederholt hat: „Wer Schaden fordert, muß beweisen, daß er Schaden „erlitten hat.“ Dieser Beweis betrifft:

erstlich: das vorhandene Interesse;
zweitens: das geschehene Unglück.

Ueber die Natur und die Verschiedenheiten des eigentlich vorhandenen Interesses, das, wie wir S. 35 des ersten Bandes dieses Werks

schon bemerkt haben, in der technischen Sprache des Assekuranz-Wesens: das versicherbare Interesse genannt wird, haben wir uns eben daselbst, von S. 35 bis 40 so vollständig ausgesprochen, daß uns bei dieser Gelegenheit, nachdem wir den Leser darauf hingewiesen haben, wenig darüber zu sagen übrig bleibt. Die dort S. 40 gemachte Eintheilung dieses verschiedenartigen Interesses, muß je nach Maßgabe der Umstände, die Auffindung und Produktion der von Zeit zu Zeit nothwendig werdenden Beweise erleichtern, und der Intelligenz desjenigen, dem die Beweislast obliegt, zu Hülfe kommen. Will man nun die verschiedenen Jurisdiktionen berücksichtigen, vor denen die Beweise zu führen bleiben und die über die Competenz derselben zu entscheiden haben, so wird es sich um so leichter ergeben, daß jeder Versuch der Einführung allgemeiner Regeln über diesen Punkt, kein praktisches, allgemein nützliches Resultat herbeiführen kann, da die Möglichkeit ihrer Anwendung von den gebräuchlichen Modalitäten der verschiedenen Staaten abhängt, und da es folglich nur diese sein können, nach denen man sich zu richten hat. Die Art und Natur des zu führenden Beweises wird bei den meisten Gelegenheiten durch die Eigenthümlichkeit des besonderen Falles bedingt, wo der Beweis sich als unumgängliches Erforderniß des an den Versicherer gemachten Anspruchs herausstellt.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über die Beweisführung des Interesses halten wir es jedoch für angemessen, einzelne Regeln der verschiedenen Länder zu bezeichnen, nachdem wir wiederholt darauf aufmerksam machen, (wie das an den obbezeichneten Stellen unseres ersten Bandes geschehen ist) daß die wichtigste Bedingung des vorhandenen Interesses, die wirkliche Existenz desselben zur Zeit der Gefahr und des Verlustes ist. Das Eigenthum, worauf Versicherung genommen worden ist, muß in dem Augenblicke der Gefahr dem wirklich Versicherten angehören, wenn seine Forderung an den Versicherer eine gültige sein soll. Es kann, wie es sich aus der in den gedachten Blättern gegebenen Zergliederung ergiebt, verschiedenartig vertreten werden, aber die Identität des rechtmäßigen Besitzers desselben, so wie sein Recht zu der Forderung, deren Stütze die Police ist, müssen unbezweifelt sein, und wenn auch beide, unmittelbar nach dem Uebergange der Gefahr, die den Verlust zur Folge hatte, in andere Hände gerathen wären, so muß doch zur Zeit, wo dieser stattfand, derjenige, in dessen Namen und für dessen Rechnung Versicherung genommen worden ist, unverändert in der Lage geblieben sein, daß er dadurch betroffen werden und Schaden erleiden mußte.

Bei Schiffen liefert den besten Beweis des Eigenthums der Bill of Sale, und in allen Fällen, wo über die Schiffe von den obrigkeitlichen Behörden kein Register geführt wird, da kann auch kein Eigenthumszeugenderet gegeben werden.

In Frankreich dient das Gesetz welches die Registrirung der Schiffe befiehlt, nur zur Vermeidung des Misbrauchs der französischen Flagge von Ausländern, hat aber in Beziehung auf Assekuranzen keine besondere Wichtigkeit; denn das Eigenthum kann auch durch Privat-Dokumente bewiesen werden, und der Kauf eines Schiffes oder Schiff-Parts kann durch bloße Unterschrift der Contrahenten geschehen. (Siehe Emérigon, Tom. I Ch. II Sect. 1.)

In England ward es durch Lord Kenyons richterliche Entscheidung in dem Rechtsfalle von Camden vs. Anderson (siehe 5 Term. Rep. 709) festgestellt, daß „Niemand einen, weder auf das Recht, noch „auf Billigkeit begründeten Anspruch auf den Besitz eines Schiffes „machen könne, wenn dasselbe nicht auf seinen Namen registrirt wor„ist.“ Und doch hat derselbe Lord Kenyon späterhin, und zwar in dem Rechtsfalle von Amery vs. Rogers (siehe 1 Esp. 209) erkannt, daß das Interesse des Versicherten an dem Schiffe dadurch hinreichend bewiesen sei, daß er die Befrachtung desselben dirigirt, die gebrauchte Leute bezahlt habe, u. s. w. Dieser Ausspruch war natürlich dadurch begründet, daß der Verfrachter eines Schiffes des Rhederts Stelle vertrete, und von ihm dazu bevollmächtigt worden sei.

Obgleich die Vorzeigung des Schiffs-Register (Bellbriefes), in welchem der Name desjenigen fehlt, der sich als Schiffs-Eigenthümer legitimiren will, als Beweis gegen ihn gelten muß, so ist demnach Englischen Gebräuchen die bloße Vorzeigung desselben, mit dem darin erforderten Namen an sich selbst und allein, kein prima facie Beweis seines unbedingten Eigenthumrechtes, denn in dem Rechtsfalle von Pirie vs. Anderson, 4 Taunt. Rep. 652 in welchem andere Beweise nicht vollständig geliefert worden waren, hatte der Richter Gibbs erkannt, daß aus dem Umstande, daß die Einregistrirung des Schiffes nothwendig sei um den Beweis des Rechtstitels zu vollständigen, sich nicht folgern lasse, daß dieser allein hinlänglich sei, um als solcher zu gelten. Die Englischen Gerichte haben übrigens, bei wiederholten Gelegenheiten ihr Bedauern ausgesprochen, daß die Sache nicht mit der einfachen Vorzeigung des Bellbriefes im Namen seines öffentlichen Besitzers abgemacht werden könne. Und der folgende Fall mag beweisen, wie wohlbegründet ein solches Bedauern sein dürfe. Ein Schiff

makler der allmählig im Verlauf seines Verkehrs der einzige Rheder und Eigenthümer eines Schiffes geworden war, das ehemals zwei verschiedenen Handels-Gesellschaften zugehörte, hatte, nachdem diese Aenderung stattgefunden, Versicherung für ihre Rechnung darauf genommen und mit ihnen der Prämie wegen abgerechnet. Die Versicherer hatten ihm, dem Agenten und Stellvertreter der beiden Handelsgesellschaften den Verlust bezahlt, aber die Aufweisung seines Beilbriefes, als Rechtstitel, wurde ihm nicht als Vertheidigungsmittel gegen eine Forderung für empfangenes Geld gestattet, weswegen ihn die beiden Handelsgesellschafter belangt hatten. (Siehe den Fall von Dixie vs Hammond 2 B. & Alo. 310) — ein abermaliger Beweis von dem das die Engländer selbst „the intricacies of the law“ zu nennen gewohnt sind.

Bei Waaren wird in gewöhnlichen Fällen Faktur und Connossement, oder irgend ein anderer equivalenter Beweis, daß die Güter wirklich verladen worden sind, für hinreichend gehalten.

In Frankreich ist die Uebereinstimmung des Conossementes mit der Police Alles was der Versicherer, in Hinsicht des Eigenthumsrechtes des versicherten Gegenstandes und des in Verlustfällen darauf begründeten Anspruchs des Versicherten, zu fordern berechtigt ist. Ueberall aber bindet man sich, wenn kein Betrug vorhanden ist, nur selten genau an die Form.

In England besonders geht man in allen Fällen, wo kein Grund zum Verdacht vorhanden ist, mit vieler Leichtigkeit zu Werke. In dem Rechtsfalle von Russell vs Boehm, dessen Marshall in seinem zweiten Bande S. 612 erwähnt, zeigte der Versicherte einer Parthei Güter, die er von St. Petersburg beordert hatte, die Rechnung des Verkäufers nebst seiner Quitung vor, und beglaubigte dessen Handschrift. Der Oberrichter See hielt dies, ohne von dem Widerspruch des Versicherten die mindeste Notiz zu nehmen, für hinreichenden Beweis des Interesses. Und in dem Rechtfalle von Davies vs Reynolds (siehe 1 Park 115) ward das einfache Faktum, daß die Consignatairs einer Parthei Waaren dem consignirenden Ablader ihre Accepte für den Preis und für den Belauf derselben gegeben und die Wechsel bezahlt hatten, als hinreichender Beweis ihres Interesses gehalten.

Das Conossement, wie wir das schon in unserem ersten Bande S. 45, 62 u. f. bewiesen haben, gilt als gewöhnlicher Beweis des Interesses, da der Consignatair, oder sein Stellvertreter als Eigenthümer angesehen werden, wenn in der Abfassung des Conossementes

keine entgegengesetzte Stipulationen eingeführt worden sind. Doch ist das Conossement, weder ein ausschließlicher noch ein unter allen Umständen gültiger Beweis des Interesses; und es werden in dieser Hinsicht oft andere Beweise erheischt. Es wird, wenn es bona fide ausgefertigt worden, nebst der Faktur, als ein zureichender Beweis über die Quantität und Qualität der verladenen Güter angesehen, obgleich der Capitain, nach allgemeinem Gebrauch, dasselbe mit der vorbehältlichen Clausel: „Inhalt mir unbekannt“ (in England: „contents unknown“, in Frankreich: „que dit être“) zeichnet und dadurch sich nur für die Ablieferung der darin bezeichneten Fässer, Ballen u. s. w. nicht aber für den angegebenen Inhalt derselben verantwortlich macht.

In England ist es noch immer eine zweifelhafte Frage geblieben, ob das Conossement per se als unwidersprechlicher Beweis der Verladung der Güter gelten kann, selbst in dem Verhältniß des Consignatairs zu dem Schiffs-Rheder, denn in einem dort abgegebenen gerichtlichen Erkenntnisse, wurde es entschieden, daß wenn der Consignatair (nicht der Indossat) des Conossements, gegen den Schiffs-Rheder deswegen nicht erfolgter Ablieferung der Waare bringt, dasselbe allein nicht zulässig ist; es erwies sich, als es zum Vorschein kam, daß die Verladung von einem Dritten gemacht worden war, der als Klägers Agent gehandelt hatte. Die näheren Umstände dieses Rechtsfalles: „Berkley vs Watling“, sind in 7 Ad. & Ell. p. 29 and 2 Nev. & Perr. 178 zu lesen, und in Hinsicht der Beweiskraft, die dem Conossement zugestanden wird, besonders belehrend.

Bei Versicherungen auf Bodmerei- und Respondentia-Verpflichtungen, gilt die Ausführung der Verpflichtung selbst mit dem Beweis des Interesses des Bergers in Schiff oder Ladung, als hinreichender Beweis des Interesses des Versicherten; und in England, in einem betreffenden Falle, (dem von Glover vs Black 1 W. Bl. 396) wurde der Bodmerei-Nehmer selbst als hinreichender Zeuge zugelassen, um sein Interesse in Schiff und Güter zu beweisen, die ihm als Pfand zur Erhebung der erforderlichen Gelder dienen mußten.

Aber bei Versicherungen auf Güter kann keine Respondentia-Verpflichtung als Beweis des Interesses in den Gütern gelten, worauf geborgt wurde. Die Gebräuche des Englisch-Ostindischen Handels erlauben jedoch eine Abweichung von dieser Regel; denn ihnen zufolge gilt der Beweis des von dem Capitain im Verlauf der Reise ausgelegten Geldes, wofür er die Interessen nach dem für Respondentia üblichen Zinsfuße berechnete, als Beweis des versicherbaren Interesses

in einer Police „auf Güter, Gelder und Effecte“. (Siehe Gregory v^s Christie, 3 Dougl. 419.)

Den Verſicherten auf Casco, der Verſicherung auf den ganzen Werth deſſelben genommen hat, aber nur Eigner eines Schiffs-Parts iſt, verhindert Nichts, von dem Verſicherer Erſatz pro tanto ſeines Intereſſes zu fordern, ſobald er dieſes hinlänglich beweiſen kann. Wenn Jemand ein größeres Intereſſe in der genommenen Verſicherung ausweiſt, als er zu beſitzen vorgegeben hat, ſo kann ihm dies nicht im Wege eines Erſatzes für ſo viel ſtehen, als er angegeben hat. Beides ward in den Engliſchen Gerichten entſchieden, in dem Rechtsfalle von Rising v^s Burnet (ſiehe Marshall p. 738) in einer, und in dem Rechtsfalle von Page v^s Rogers (ibid. p. 739) in der andern Beziehung. In einem dritten Falle (dem von Gardiner v^s Crossdale 2 Burr. 904 und 1 W. Bl. 198) wo Jemand, der nur ein Intereſſe von einem Viertheil in dem Schiffe beſaß, einen Total-Verluſt des ganzen Schiffes angezeigt hatte, aber nur einen partiellen Verluſt beweiſen konnte, ſprach ihm das Gericht das Recht zu, Erſatz im Verhältniß ſeines Viertel-Antheils fordern zu können.

Es iſt bereits bemerkt worden, daß bei offenen Policen, der Kläger den wirklichen Werth des verſicherten Gegenſtandes beim Anfang der Gefahr zu beweiſen hat; bei Schiffen geſchieht dies gewöhnlich durch die Atteſte der Schiffs-Beſichtiger und anderer competenten Perſonen, bei Waaren durch die Vorzeigung der Facturen, Conoſſemente u. ſ. w.

Bei taxirten Policen, wenn Alles, worauf ſich die Taxe bezieht, zu irgend einer Zeit der Gefahr ausgeſetzt geweſen iſt, da gilt, in Bezug auf das Verhältniß zwiſchen Verſicherer und Verſicherten die Taxe in der Police, als hinlänglicher Beweis bei totalen wie bei Havarie-Verlüſten, wie das ſchon mehrfach angegeben worden iſt. Bei Havarie-Schäden bildet die Taxe den Belauf, von welchem die Procent-Rate des Schadens oder der Verſchlechterung berechnet werden muß, um den genauen Betrag der Entſchädigung zu beſtimmen, die dem Verſicherten zukommt. Bei Total-Schäden oder Verlüſten iſt ſie an und für ſich ſelbſt das genaue Maß dieſer Entſchädigung; und wenn ſie auch den wirklichen Werth des verſicherten Gegenſtandes noch ſo ſehr überſteigt, ſo kann ſie doch, ſobald ſie nicht unverhältnißmäßig überſetzt worden iſt, nie beſeitigt werden. (Siehe S. 856 unſeres erſten Bandes.) Die Art, wie ſich der Amerikaniſche Richter Story über dieſe Frage geäußert hat, verdient hier aufbewahrt zu werden.

„Die Wirkung einer Taxe, vom gesetzlichen Gesichtspunkt aus betrach„tet" — sagte er — „ist die, daß sie in allen Fällen eines totalen „Verlustes, wo ihr ein wesentliches Interesse zum Grunde liegt und „wo sie bona fide gemacht worden, in Bezug auf Werth als vollständiger Beweis gelten muß. Ein unbedeutendes Interesse verleiht „allerdings der Police kein Vorrecht dieser Art; eben so wenig thut „es ein wesentliches Interesse, wenn Betrug oder das Irreleiten des „Versicherers dabei beabsichtigt wird, und eine übertriebene Taxe zeu„get immer Verdacht eines Unterschleifs. Wenn aber die Police „mit vollkommener guter Treue ausgefüllt und kein Betrug dabei „beabsichtigt worden, wenn ein wesentliches Interesse vorhanden ist „und kommt irgend eine Ueberschätzung des Werthes, so groß sie auch „immer sein mag, gar nicht in Betracht." (Siehe den Fall der Alsop v. Comm. Insur. Comp. 1 Sumner 451, dessen auch Phillips Vol. II p. 743 erwähnt.) Bei der Beweislast des Interesses ist dann für den Kläger durchaus keine Nothwendigkeit, den genauen Betrag dieses Interesses zu beweisen; — alles was ihm zu thun obliegt ist, das ist, daß er beweisen kann, er besitze irgend ein wesentliches Interesse in der Sache, worauf die Police sich bezieht. Es bei taxirten Policen auf Güter oder Fracht, die Gesammtmasse der Güter, auf welche die Taxe sich bezog, zur Zeit des vorgefallenen Schadens oder Verlustes der Gefahr gar nicht ausgesetzt gewesen ist, da muß das Verhältniß bewiesen werden, in welchem die wirklich verschifften Güter, zur Zeit des Verlustes, zu der Gesammtmasse der beabsichtigten Ladung standen; und dieser verhältnißmäßige Theil muß dann auf die einverstandene Taxe in der Police angewendet werden, um den genauen Theil der Entschädigung zu bestimmen, welche den Versicherten zukömmt. Gerichtliche Entscheidungen über diesen Punkt fanden in England statt, in den Rechtsfällen von Forbes v. Aspinwall (siehe 13 East 323 und Rickmann v. Carstairs, 5 D. & Ald. 651).

In Fällen eines verschollenen Schiffs, unterliegt der Beweis der verstrichenen gesetzlich bestimmten Zeit, keinen besonderen Schwierigkeiten. Die Atteste der Zollhaus- oder anderer dazu irgends bestimmten Behörden des Orts, von welchem das fragliche Schiff abgegangen hat, in Bezug auf das Datum der Abreise, und ähnliche Atteste von den Consuln oder anderen Autoritäten in den Häfen des Auslandes, wo dasselbe hätte ankommen oder von sich hören lassen sollen, werden überall bei Versicherungen auf Casco, für hinreichende Beweise der überstandenen Zeit und des daraus abzuleitenden Rechtes einer Forderung

an die Versicherer gehalten. Bei Waaren werden außerdem Beweise von der Einschiffung derselben, durch hinlänglich beglaubigte Connoissemente erfordert, so wie in Hinsicht der Fracht, die Vorzeigung der Chartepartie, oder des Manifestes, oder beides zusammen, als Beweis der wirklich stattgefundenen Verladung. Endlich erhält die Verklarung des Schiffers, als Beweismittel eine ganz besondere Wichtigkeit in allen Fällen eines Seeschadens. Wir werden alsogleich zu einer Erörterung dieses letzten Dokuments zu schreiten Gelegenheit haben.

In Condemnationsfällen ist die Beibringung der Condemnations-Acte der beste Beweis des Unglücks. Sie kann aber nicht in jedem Fall von dem Versicherer gefordert werden. Läßt der Fall keine Reclamation zu, ist z. B. wirklich feindliches Eigenthum genommen worden, so ist die Condemnations-Acte überflüssig und der Beweis der wirklich geschehenen Aufbringung hinreichend. Emérigon giebt in seinem zweiten Bande p. 101 ein Beispiel, wo der Versicherer ohne Protest des Capitains, die Summe bezahlen mußte, die er auf ein in England aufgebrachtes Französisches Schiff gezeichnet hatte, da die beiden Mächte, Frankreich und England, in jenem Augenblicke im Kriege mit einander begriffen waren, weil die Aufbringung notorisch war.

In den Zehner Jahren des jetzigen Jahrhunderts, wo Kriegszustände zwischen England und Dänemark eingetreten waren, verlangte die Dänische Regierung, wenn in Dänemark versichertes Eigenthum von den Engländern genommen würde, Bürgschaft, daß der Versicherte nach dem Frieden die Condemnationsacte beibringen würde — eine harte, fast unmöglich zu erfüllende Bedingung.

Der ursprüngliche Zweck der Verklarung ist Rechtfertigung des Schiffers und seiner Leute, wegen des Schadens, den Schiff oder Ladung auf der Reise durch äußere Zufälle erlitten haben, und Lossagung von den Ansprüchen, welche Rheder oder Verlader an den Schiffer machen könnten, wenn er über die Ursache des Schadens sich nicht hinlänglich zu entschuldigen vermöchte. Schon das Römische Recht verordnet, daß der Schiffer, welcher behauptet, Schiffbruch erlitten zu haben, sich ohne Verzug zu dem Richter der Provinz, wo das Unglück geschehen ist, verfüge, um vor ihm die Wahrheit des Ereignisses durch Zeugen zu beweisen; daß nöthigenfalls die Sache vor das Tribunal des Präfekten gebracht, innerhalb eines Jahres aber Freisprechung oder Verurtheilung des Schiffers erfolgen soll. Bei jedem Schiffbruch soll der kompetente Richter durch Abhörung

von zwei oder drei Schiffsleuten die Ursache des Vorfalls erforsche. Vorzüglich soll er die Supercargoes vernehmen, in deren Ermangelung andere von der Schiffsgesellschaft u. s. w. (Siehe Const. L. 2 § 3 C. de naufragiis.) Es ist zu bedauern, daß in neueren Zeiten die weise, hier gegebene Regel allzusehr vernachlässigt worden, welche dem Richter zur Pflicht macht, die Wahrheit der Sache durch ein genaues Examen der Zeugen heraus zu bringen. Die späteren Gesetze, das „Consolato del mare," die Gesetze von Oleron, das Wisbuische, Hanseatische, Lübeckische, Hamburgische und Bremer See-Recht, enthalten über den Beweis durch das Zeugniß des Schiffers und seiner Leute nur einzelne Vorschriften, und ertheilen keine ausführlichen Regeln über die Art der Abfassung und der Beweiskraft der Verklarung.

Das allgemeine Preußische Land-Recht enthält in seinem Abschnitt XII mehr Aufschluß über die Maßregeln, welche, anstatt der üblichen und vollständigen Verklarung, zu beobachten sind, als manche andere Gesetzbücher. Sie sind folgende:

§ 1840. „Jeden zur großen Havarie gehörenden Fall, muß der „Schiffer, sobald er sich ereignet und es die Umstände gestatten, „sein Tagebuch umständlich verzeichnen, und den erlittenen Schaden „genau als möglich bemerken."

§ 1841. „Ist der Fall eines Seewurfes vorhanden, so muß „der Schiffsschreiber, oder wer sonst seine Stelle vertritt, oder auch „der Schiffer oder Steuermann selbst, die vorwaltenden Umstände, „die Meinungen der Schiffsleute und Eigenthümer, ingleichen die ge„worfenen oder auch die Werfung beschädigter Waaren, nach den „Packen, Kisten, Tonnen, mit ihren Nummern und Zeichen, genau „aufschreiben."

§ 1842. „Wenn Zeit und Gefahr dergleichen pünktliche Auf„zeichnung nicht erlauben, so soll so viel als möglich bemerkt, der „Beweis des übrigen aber durch die eidlichen Aussagen und Angaben „der Schiffsleute geführt werden."

§ 1843. „In dem ersten Falle wo der Schiffer landet, muß er „den Havariefall und entstandenen Schaden, den dortigen Seegerichten „oder dem Consul der Nation umständlich anzeigen und sich darüber „ein Attest ausstellen lassen."

§ 1844. „Auch muß er den Rhedern und Befrachtern, ingleichen „den Correspondenten derselben am Bestimmungsorte, sobald als „möglich davon Nachricht geben."

§ 1845. „Wenn er am Orte der Bestimmung anlangt, muß „er den erlittenen Havariefall den Gerichten, den Empfängern der „Waaren, und den etwa daselbst befindlichen Bevollmächtigten der „Rheder, noch vor der Losung anzeigen.“

§ 1846. „Er muß sogleich den Seegerichten sein Tagebuch vor„legen, und nebst den vornehmsten des Schiffsvolkes den Inhalt des„selben, so wie die Wahrheit seiner Angabe, eidlich bestärken.“

Die vollständigsten Vorschriften über diese Punkte giebt der Französische „Code de Commerce.“ Sie lauten:

Art. 242. „Der Capitain ist gehalten, innerhalb vier und „zwanzig Stunden nach seiner Ankunft, sein Register attestiren zu „lassen und seinen Bericht zu machen. Dieser Bericht muß enthalten:

„Den Ort und den Tag seiner Abreise;

„Die Route die er eingeschlagen hat;

„Die Gefahren denen er ausgesetzt gewesen ist;

„Die Unfälle die das Schiff betroffen hat, so wie alle be„merkenswerthe Umstände seiner Reise.“

Art. 243. „Der Bericht muß in der Kanzlei und in der Gegen„wart des Präses des Handelsgerichtes abgelegt werden.

„In den Orten wo kein Handelsgericht existirt, muß der Bericht „dem Friedensrichter des Arrondissements vorgelegt werden. Der „Friedensrichter der diesen Bericht entgegen genommen hat, ist gehal„ten, denselben ohne Verzug dem Präses des zunächst liegenden Han„delsgerichtes einzusenden.“

Art. 244. „Wenn der Schiffer einen fremden Hafen angeht, so „ist er gehalten, sich bei dem Französischen Consul zu melden, ihm „einen Bericht zu machen und sich von ihm ein Attest geben zu lassen, „der den Zeitpunkt seiner Ankunft und seiner Abreise, den Zustand „und die Natur seiner Ladung bezeugt.“

Art. 245. „Wenn im Verlauf der Reise der Schiffer sich ge„zwungen sieht, in einen Französischen Hafen einzulaufen, da ist er „gehalten, dem Präses des Handelsgerichtes die Ursachen seines Ein„laufens auseinander zu setzen. In den Orten wo kein Handelstri„bunal existirt, da geschieht die erforderliche Erklärung vor dem Frie„densrichter des Cantons. Wenn das erzwungene Einlaufen in einen „Hafen des Auslandes stattfindet, da muß die Deklaration der Um„stände an den Französischen Consul oder in Ermangelung desselben, „vor der ersten obrigkeitlichen Autorität des Ortes (Magistrat du lieu) „gemacht werden.“

Art. 246. „Der Schiffer, der Schiffbruch erlitten hat, oder der „sich allein, oder mit einem Theil seines Schiffsvolkes gerettet hat, ist „gehalten sich vor dem Richter des Ortes, oder in Ermangelung eines „Richters, vor jeder anderen Civil-Autorität zu zeigen, daselbst seinen „Bericht zu erstatten, ihn von dem Theile seiner Mannschaft, der sich „mit ihm gerettet hätte und mit ihm zusammen befände, bezeugen und „bestätigen und sich eine Ausfertigung davon geben zu lassen.“

Art. 247. „Um den Bericht des Schiffers zu erproben, empfängt „der Richter das Examen der Schiffsmannschaft, und wenn es möglich „ist, der Passagiere, unbeschadet weiterer Beweise. Die nicht erprobten „und attestirten Berichte werden Behufs der Lossprechung des Schiffers „nicht angenommen, und dienen nicht als gerichtliche Beweise, den „Fall ausgenommen, wo der Schiffer sich allein an dem Orte gerettet „hätte, wo er seinen Bericht abgelegt hat. Der Beweis widersprechender „Thatsachen ist den Betheiligten vorbehalten.“

Art. 248. „Den Fall einer imminenten Gefahr ausgenommen, „ist es dem Schiffer nicht gestattet, vor der Ablegung seines amtlichen „Berichts irgend ein Stück Waare zu löschen, und dies bei Strafe „außerordentlicher gerichtlichen Belangung.“

In dem Holländischen „Wetboek van Koophandel“ befindet sich hierüber folgendes:

Art. 379. „Jeder Schiffer ist gehalten spätestens innerhalb 24 „Stunden nach Ankunft in irgend einem Hafen, sein Schiffs-Journal „vorzuzeigen und seinen Bericht zu machen, der folgendes enthalten „muß:

1) „den Ort und die Zeit seiner Abfahrt; 2) den Weg den er „gewählt hat; 3) die Gefahren die er gelaufen, die Unfälle die das „Schiff betroffen hat, und alle andere bemerkenswerthe Umstände der „Reise.“

Art. 380. „Dieser Bericht und die Abgabe desselben geschieht, in „einem fremden Hafen, an den Holländischen Consul, oder in Erman„gelung dessen, an die kompetente Behörde des Ortes, in einem Hafen „des Königreiches oder der dazu gehörigen Colonien, im ersten Falle, „an den Friedensrichter des Ortes, in dem zweiten an die kompetente „Behörde des Ortes.“

Art. 371. „Der Capitain der seinen Bericht abstattet, an welchem „Orte es auch immer sein mag, ist gehalten, sein Journal von der „Behörde die den Bericht empfängt, gehörig visiren zu lassen, er ist „verpflichtet, das Journal zu jeder Zeit den dabei Betheiligten vorzu-

„zeigen, und ihnen zu erlauben, Abschriften oder Auszüge davon aus„zufertigen.“

Art. 382. „Der Capitain ist berechtigt zu verlangen, daß bei „der Ausladung die gelöschten Güter gezählt, gemessen oder gewogen „werden, in allen Fällen, wo er für die Zahl, für das Maß oder „für das Gewicht verantwortlich ist, oder wo er ein besonderes Interesse „darin besitzt.“

Art. 383. „In allen Fällen eines Schiffbruches, eines erzwun„genen Einlaufens, oder einer Havarie, ist der Capitain gehalten, „seinen Bericht in Verbindung mit allen gegenwärtigen Offizieren und „Mitgliedern seiner Schiffs-Mannschaft, innerhalb vier und zwanzig „Stunden an dem ersten Orte zu machen, den er angeht, und dies „vor den üblichen, im Art. 380 genannten Autoritäten.“

Art. 384. „Alle Berichte die zur Beweisführung der Verlüste, „Unfälle, Havarien oder Ansprüche, von welcher Art sie auch immer „sein mögen, dienen, müssen eidlich vor der kompetenten Behörde erhärtet „werden, welcher das Recht vorbehalten bleibt, den Capitain, die „Offiziere, die Schiffs-Mannschaft, und selbst die Passagiere über die „näheren Umstände der angegebenen Thatsachen zu befragen. Den „Betheiligten verbleibt das Recht des Beweises vom Gegentheil.“

In dem Sardinischen Gesetzbuche werden die Artikel 242 bis 248 inclusive des Französischen „Code de Commerce“ fast buchstäblich und zwar unter den Nummern 257 bis 263 wiederholt, die Aenderungen betreffen nur die Substitution des Wortes: Sardinien für Frankreich.

Das Spanische Handelsgesetzbuch von 1829 enthält in Betreff der Pflichten des Capitains bei Ankunft folgende Vorschriften:

Art. 650. „Der Capitain, welcher in einem fremden Hafen an„kommt, muß sich binnen vier und zwanzig Stunden, nachdem er „Practik bekommen, zum Spanischen Consul verfügen und vor ihm „eine Declaration ablegen über den Namen und die Matrikel seines „Schiffes, den Platz der Abfahrt und der Bestimmung desselben, und „über die Güter woraus die Ladung besteht, desgleichen über die Ur„sachen, weshalb das Schiff den Ort angelaufen ist; er läßt sich von „dem Consul ein Attest darüber ausstellen, daß er diese Obliegenheiten „erfüllt habe, welches Attest zugleich die Zeit seiner Ankunft und Ab„fahrt angiebt.“

Art. 651. „Läuft der Capitain einen Spanischen Platz als „Nothhafen an, so hat er sich sofort, so wie er aus Land steigt, zu

„dem Hafen-Capitain zu verfügen und ihm die Gründe des Einlaufens „anzuzeigen. Der Hafen-Capitain, wenn er die Gründe wahr und „hinreichend befindet, hat ihm ein Certificat zur Verwahrung seines „Rechtes zu ertheilen."

Art. 652. „Rettet sich der Capitain aus dem Schiffbruch seines „Schiffes, entweder allein oder mit einem Theile seiner Schiffsbesatzung, „so muß er sofort vor der nächsten Behörde erscheinen, und unter „Eid einen Bericht über den Hergang der Sache erstatten. Dieser Bericht „muß durch die eidlichen Verklarungen bestätigt werden, welche die „Mitglieder der Schiffsbesatzung und die Passagiere, die sich gerettet, „abzulegen haben; hiervon wird die Original-Acte dem Capitain zur „Verwahrung seines Rechtes zugestellt. — Wenn die Verklarungen „der Schiffsbesatzung und Passagiere nicht mit der des Capitains über„einstimmen, so wird letzterer im Gericht kein Glauben verliehen; in „beiden Fällen steht den Betheiligten die Führung des Gegenbeweises „offen."

Von den Vorschriften anderer Gesetzbücher hat der Portugiesische „Codigo Commercial" nur den Art. 242 des Französischen „Code de Commerce" in seinem Artikel 1405 buchstäblich aufgenommen. Sodann enthalten, wie man ersehen wird, die folgenden Artikel einzelne Annäherungen an das Französische Handelsgesetzbuch.

Art. 1406. „Der in dem vorangehenden Artikel erwähnte Be„richt muß dem Portugiesischen Consul, oder in Ermangelung an den „Magistrat oder an die kompetente Local-Behörde vorgezeigt werden, „wenn der Schiffer in einem fremden Hafen ankommt. Wenn er in „einem Hafen des Königreichs oder seiner Colonien ankommt, so muß „er sich vor dem Richter des Orts oder vor der regelmäßigen, gesetz„lich bestimmten Autorität zeigen." (Annäherung an den Art. 253 des Französischen „Code de Commerce.")

Art. 1407. „Welcher auch immer der Ort sein mag, wo der „Schiffer seinen Bericht gemacht und vorgezeigt hat, so muß er sich „sein Schiffs-Journal von der Autorität zurück geben lassen, die ihn „empfangen hat. Desgleichen ist der Schiffer zu jeder Zeit verpflichtet, „das gedachte Journal den dabei Betheiligten vorzuzeigen und ihnen „zu gestatten, davon Abschriften oder Auszüge daraus zu nehmen."

Art. 1408 } sind identisch mit dem Art. 383 und 384 des Franzö-
„ 1409 } sischen „Code de Commerce" gehören aber nicht hieher.

„ 1410. „Der Capitain hat das Recht zu verlangen, daß vor „der Entlöschung, die Waaren in allen Fällen, wo er für die Zahl,

„das Gewicht oder das Maß derselben verantwortlich ist, am Bord „des Schiffes gezählt, gemessen oder gewogen werden."

In England gilt die Verklarung, oder eigentlicher des Schiffers See-Protest so lange er lebt, niemals als Beweis eines See-Verlustes, noch gilt der Protest überhaupt nicht, weder für noch wider, an Zeugens statt. Siehe Arnould Band 2 S. 1337. Ein Verlust wird in den meisten Fällen durch die mündliche Aussage (parol evidence) des Schiffers, der Schiffs-Officiere oder eines Theils der Mannschaft bewiesen. Jedoch können auch andere gesetzliche Beweise vorgebracht werden. Bei einer Gelegenheit (Rechtsfall von Abel v^s Potts, 3 Esp. 242) entschied der Richter Le Blanc, daß die Thatsache der Nehmung durch die Vorzeigung der großen Bücher bei Lloyd's (siehe in unserem ersten Bande S. 421) bewiesen werden könne. Die Condemnation eines fremden Prisen-Gerichts gilt jedoch nicht als Beweis des Factums der Nehmung, obgleich, nachdem ein solcher Beweis gegeben worden ist, dieselbe als Beweis der Gründe der Condemnation angenommen werden muß. (Siehe Marshall v^s Parkes 2 Campb. 69.)

Der einzige Nutzen der aus des Schiffers See-Protest gezogen werden kann, besteht darin, daß er als Beweis gegen ihn selbst gebraucht werden kann, wenn er in seiner mündlichen Aussage auf einen Widerspruch ertappt werden sollte; (siehe den Fall von Christian v^s Coombe, 2 Esp. 489,) er kann aber nicht dazu dienen, um die Ursachen der Condemnation eines fremden Prisen-Gerichts zu entkräften; auch kann er, wo der Makler denselben, nebst andern auf den Verlust bezüglichen Documenten den Versicherern vorgezeigt hätte, nicht als Zeugniß gegen den Versicherten gebraucht werden. (Siehe Senat v^s Power 7 Term. Rep. 158.)

Behufs des Beweises einer Confiscation ward es von Lord Ellenborough entschieden, daß der Ertrag der confiscirten Güter wirklich in die Staats-Schatzkammer geflossen sei, sondern daß es hinreiche, wenn man im Stande sei den Beweis zu liefern, daß die Güter von den Staatsbeamten gewaltsam in Besitz genommen worden seien. (Siehe den Fall von Carruthers v^s Gray 3 Campb. 142.)

Es bleibt zu bemerken, daß in England die Verklarungen weder vor einer ad hoc ernannten Behörde oder sonstigen Obrigkeitlicher Autorität, sondern vor Notarien gemacht und von ihnen ausgefertigt werden.

In Hamburg übergiebt der Schiffer, nach jetzigem Gebrauch, dem Registrator der Admiralität seine Deposition und sein Schiffs-

Journal. Nach geschehener Vergleichung verfertigt dieser daraus den See-Protest, und die gesammte Schiffs-Mannschaft, welcher dieselbe in Gegenwart des Secretairs vorgelesen worden, bekräftigt eidlich die Wahrheit der darin enthaltenen Aussagen, worauf das Document ohne Unterschrift, aber mit beigedrucktem Admiralitätssiegel des Handels-Gerichtes ausgefertigt wird.

In Lübeck und in Bremen wird auf ähnliche Weise verfahren.

Aus Allem, was in den vorangehenden Seiten über Verklarungen und See-Proteste gesagt worden, wird man ersehen, daß die Verklarung, wenn sie auch in den meisten Fällen und Staaten das vorzüglichste Beweismittel des Schadens bleibt, dennoch weder entscheidend noch unumgänglich nothwendig ist — entscheidend kann sie so wenig sein als irgend ein anderes Zeugniß, dessen Unwahrheit dargethan werden kann, und unumgänglich nöthig ist sie nur dort, wo die Gesetze dem Schiffer ausdrücklich die Verpflichtung auferlegen, den Protest ausfertigen zu lassen. Durch die Unterlassung desselben würde er sich zwar sehr verdächtig machen, aber zu seiner eigenen Rechtfertigung bedarf er dessen nicht; denn wenn er andere Beweise beizubringen im Stande ist, so kann er des Mangels eines See-Protestes wegen, nicht in Anspruch genommen werden. Noch viel weniger kann der Mangel des Protestes für den Versicherer ein Grund werden, die Zahlung zu verweigern, wenn der Versicherte das geschehene Unglück auf irgend eine andere, genügende Weise darthun kann. Wollte man die Unterlassung der Belegung des Protestes als einen Fehler des Schiffers ansehen, so würde der Versicherer, da wo er für die Fehler des Schiffers einsteht, nichts desto weniger verantwortlich sein. Aber diese Unterlassung ist in keinem Falle als ein Fehler des Schiffers in der Führung seines Schiffes zu betrachten, aus welchem dem Versicherten Schaden erwächst, sondern als Vernachlässigung in Sammlung der Beweise, welche dem Versicherten zur Einziehung des Schadens nützen. Der Fehler ist also nur dem Versicherten, der sich nach anderen Beweisen umsehen muß, und nicht dem Versicherer nachtheilig; und dieser kann ihn daher nicht zu seinem Gunsten anwenden wollen, da wo er für die Fehler des Schiffers nicht haftet.

Bei theilweisem Schaden muß die Ursache desselben sich aus der Verklarung ergeben, welche der Schiffer um so weniger zu belegen versäumen wird, da er für alle Beschädigungen selbst verantwortlich

ist, von denen er nicht nachweisen kann, daß sie durch äußere, zufällige Ursachen entstanden sind.

Sind die Versicherer an dem Orte, wo die beschädigten Waaren anlangen, wohnhaft oder gegenwärtig, oder haben sie daselbst Bevollmächtigte, so verträgt es sich mit der guten Ordnung, und es wird selbst in mehreren Assekuranz-Gesetzen, wie z. B. in dem Reglement des Triester Lloyds und den Tit. XII Art. 3 der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung" vorgeschrieben, daß die Eröffnung nur in deren Gegenwart geschehen soll. Sind die Versicherer nicht zur Stelle oder haben sie keinen Bevollmächtigten an dem Orte, so muß die Eröffnung im Beisein obrigkeitlicher Personen oder eines Notarius geschehen, und es muß ein gehöriges, glaubwürdiges Document über die Beschädigung, über die Nothwendigkeit des öffentlichen Verkaufs oder der sonst getroffenen Maßregeln, über den Preis den die Waare im gesunden Zustande gehabt haben würde und den wofür sie verkauft worden ist, abgefaßt werden, damit auf diese Weise nicht nur die Wirklichkeit und Ursache des Schadens, sondern auch die Größe desselben sich auf eine genügende Art, ergeben.

Nach dem Art. 435 des Französischen „Code de Commerce," sind Capitain sowohl als Versicherer frei von aller Verantwortlichkeit wegen Beschädigung der Waare, wo sie ohne Protestation in Empfang genommen worden ist.

Bei jedem Unglücksfalle, von welcher Art er immer sein mag, ist der Versicherte verpflichtet, die erhaltene Nachricht seinem Versicherer ungesäumt anzuzeigen. Ueber diesen Punkt finden sich in der Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung, S. 34 und 35 folgende Verfügungen:

Tit. XIV Art. 1. „Wenn ein Schiff strandet oder auf eine „Sandbank zu sitzen kommt, und die Güter schon geborgen oder noch „salvirt werden können, so muß der Assekurirte, sobald er Nachricht „davon erhalten, solches, wenn die Zeit es leidet, den Assekuradeuren „durch einen Makler wissen lassen, welche dann, sobald es nämlich „möglich, zwei oder drei Deputirte aus ihren Mitteln erwählen, und „durch dieselben mit dem Assekurirten, was zum Besten des Schiffes „und Bergung und Wieder-Erhaltung der Güter am zuträglichsten „sein möchte, in Beisein des Dispacheurs, wenn dessen Gegenwart „verlangt wird, zu verabreden haben, welcher Verabredung der Assekurirte zu folgen und darnach zu verfahren auch der Dispacheur „seine künftig zu machende Dispache darnach einzurichten schuldig ist."

Die neuen Bestimmungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847," welche der Leser in dem Anhange unter den § 113 bis 118 des Tit. III S. 81 bis 83 incl. nachlesen kann, sind schon in unserem ersten Bande S. 424 bis 425 besprochen worden, und wir enthalten uns bei dieser Gelegenheit aller ferneren Bemerkungen über diesen Gegenstand, da die im Werk begriffene Revision dieses Plans zweckdienliche Aenderungen in diesem Betreff zum Vorschein bringen dürfte. Versäumt der Versicherte die über einen Unglücksfall eingegangenen Nachrichten seinem Versicherer mitzutheilen, so macht er sich gegen denselben für allen Schaden verantwortlich, der durch bessere Vorkehrungen, als er selbst angewandt haben würde, vermieden worden können. Nur in dringenden Fällen darf er ohne Einwilligung der Versicherer zu Anstalten schreiten und Maßregeln ergreifen, welche ihm die zweckmäßigsten zur Rettung dünken; sobald aber die Zeit es erlaubt, muß er den Rath der Versicherer einholen. Dabei wird er immer sehr wohl thun, auf ganz bestimmte Verhaltungs-Vorschriften zu bestehen, und nicht mit der üblichen Antwort sich begnügen: „er „möge so handeln, als wenn er nicht versichert wäre." Unfehlbar ist kein Urtheil, noch ist jeder Versicherer ein Muster guter Treue. Dies muß nicht aus den Augen gelassen werden. Die selbst gegebenen Vorschriften und Verhaltungs-Regeln muß der Versicherer genehmigen, der Erfolg sei welcher er wolle. Und obgleich er sich auch mit Grund den Verfügungen des Versicherten nicht widersetzen kann, so wird doch nicht selten der Versicherte dafür verantwortlich gemacht oder von ihm der Beweis gefordert, daß der später entstandene Schaden nicht die Folge einer von ihm gewählten, verkehrt ergriffenen Maßregel sei.

Beim Lloyd in England herrscht der Gebrauch, daß die Versicherer, wenn sie die ihnen vorgelegten Beweise der Wirklichkeit und der Größe des Schadens richtig finden, auf dem Rücken der Police die Schuld anerkennen und binnen einem Monat Bezahlung versprechen. Ungeachtet dieser Anerkennung des Schadens und der daraus entstehenden Verbindlichkeit des Versicherers, wodurch die Abmachung prima facie Beweis gegen ihn wird, ist der Versicherer, der beweisen kann, daß er hintergangen worden oder daß ein Mißverständniß der Thatsachen, worauf diese Abmachung beruhen muß, stattgefunden habe, nicht von allen Mitteln zum erforderlichen Regreß ausgeschlossen. Zwei betreffende Rechtsfälle sind die von Rogers vs Maylor und von de Gamon vs Galbraith (siehe, in Betreff beider, Park on Insur. Vol. I p. 267 Edit. 8, so wie Arnould on Insur. Vol. II p. 1203) dienen

bei dieser Gelegenheit als hinlängliche Belege. In dem ersteren dieser beiden Fälle erkannte Lord Kenyon, daß die Abmachung (adjustment) prima facie Beweis gegen den Beklagten sei, wenn aber irgend eine unrichtige Auffassung der Thatsachen, worauf sie gemacht worden oder des Gesetzes vorangegangen sei, so sei sie nicht allemal als definitiv anzusehen, und der Versicherer nicht aller Einrede beraubt. In dem zweiten, der eben daselbst und auch in Peak's Cases 37 zu finden ist, schwur derselbe Zeuge, der die Unterschrift des Beklagten zu bezeugen hatte, daß bald nach der Unterzeichnung Zweifel bei dem Versicherer über die Ehrlichkeit der ganzen Verhandlungen entstanden wären. Lord Kenyon hielt dafür, daß unter diesen Umständen der Kläger (der Versicherte) weitere Beweise bringen müsse, und da er dies nicht konnte wurde er abgewiesen. Bei dem Revisions-Gesuch erklärte derselbe Richter: „eine Abmachung ist allerdings „Beweis, in einem gewissen Grade, wenn aber Zweifel darüber entstehen, ob die Verhandlung ehrlich zugegangen sei, so würde man dem „aufrichtigen und redlichen Verfahren zwischen Versicherern ein Hinderniß in den Weg legen, wenn man nach einer Abmachung allen weiteren „Untersuchungen die Thüre verschließen wollte." Der Versicherer aber, der irgend eine getroffene Abmachung umstoßen will, muß irgend einen Betrug oder eine Verheimlichung abseiten des Versicherten, oder ein Mißverständniß des Gesetzes oder der Thatsachen, von seiner eigenen Seite beweisen. Denn nur dadurch, und nicht bloße Zweifel, die er zu haben vorgebe, kann die Abmachung umgestoßen werden. Dieser rationellen Ansicht Marshall's (siehe seinen zweiten Band, Ch. 15 Sect. 4) muß man vollkommen beipflichten.

II. Von der Einforderung der Schäden.

In den Gesetzen und Policen fast aller Staaten befinden sich Bestimmungen in Hinsicht der Frist, welche, nach Andienung eines Schadens an den Versicherer, der Versicherte abwarten muß, ehe er von demselben Ersatz zu fordern berechtigt ist.

Die Hamburgische „Assekuranz- und Havarie-Ordnung" enthält in ihrem Titel XVI folgende Worte: „Sobald ein Schiff geblieben, „oder als eine unstreitige Prise aufgebracht worden, und die versicherte

„Nachricht eingelaufen, daß Nichts von der Ladung geborgen oder „keine Hoffnung zur Wiederfreimachung des Schiffs und der Güter „vorhanden sei, so soll der Assekurirte, sofort als er Nachricht davon „erhält, durch den Makler den Assekuradeurs solches anzeigen lassen, „und diese innerhalb zweien Monaten den Schaden, nach gewöhnlichem „Abzuge von 2 Procent, bezahlen, jedoch, daß der Schade vorher „mit allen nöthigen Dokumenten und Belege erwiesen werde.“

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ giebt hierüber die beiden folgenden Artikel:

§ 128. „Wenn ein Schaden oder Havarie entsteht, ein Schiff „geblieben oder als eine unstreitige Prise aufgebracht ist, und die zu„verlässige Nachricht eingegangen, daß Nichts von der Ladung gerettet „gen, oder keine Hoffnung zur Wiederfreigebung des Schiffs oder der „Güter vorhanden sei, oder ein Schiff verschollen ist, so hat der „Versicherte dem Versicherer solches schriftlich anzuzeigen „(anzubieten). Der Versicherte ist verpflichtet, wenn es verlangt „wird, den Empfang der Andienung zu bescheinigen, was aber in „keiner Art als Beweis der Anerkennung des Schadens selbst dienen „kann.“

§ 129. „Schaden oder Havarie die der versicherte Gegenstand „auf Reisen innerhalb Europa erleidet, muß binnen Jahresfrist, falls „auf Reisen außerhalb Europa, in zwei Jahren vom Tage des ge„schehenen Unglücks zu rechnen, bei Verlust der Forderung dem Ver„sicherer angedient werden.“

§ 130. „Zwei Monate nach geschehener Andienung (§. 129) ist „der Versicherte verpflichtet, den Schaden zum Vollen zu bezahlen, „jedoch, daß der Schaden vorher mit allen nöthigen Dokumenten und „Belegen erwiesen worden. — Die Versicherer leisten Verzicht auf die „ihnen nach der Assekuranz- und Havarie-Ordnung vom Jahre 1731 „im Tit. XI. Art. 1., im Tit. XVI. und im Tit. XXI. Art. 12 ge„gebene Befugniß von Abzügen bei Bezahlung von Schäden und „Havarien, verpflichten sich vielmehr alle erwiesenen Schäden und „Havarien zum Vollen reell und prompt zu bezahlen.“

Die „Neu bearbeiteten Bedingungen der Bremischen sechs Ver„sicherungs-Gesellschaften, enthalten in ihrem Abschnitt IV., § 61 „folgendes: „Sollen die Versicherer überhaupt wegen Schaden auf irgend „einem versicherten Gegenstande in Anspruch genommen werden, so hat „der Versicherte denselben davon Anzeige zu machen, sobald er selbst „von diesem Schaden Kunde erhält.“

Der §. 71 sagt: „Jeden Schaden welchen die Versicherer in Ge„mäßheit der Police und der vorangehenden Bedingungen zu vergüten „haben, bezahlen sie sofort und ohne weiteren Abzug bis zum vollen „Belauf ihrer Zeichnung. Die Schadenforderung kann nur in dem „einzigen Falle nach hundert Procent übersteigen, wenn das Mehrere „aus, von den Versicherten gutgeheißenen oder erwiesenermaßen unver„meidlichen Verwendungen zum Besten des versicherten Gegenstandes „herrührt, die erweislich nicht durch Bodmerei haben beschafft oder durch „anderweitige Versicherung gedeckt werden können, oder die mit Ge„nehmigung der Versicherer weder auf die eine noch auf die andere „Weise haben anderweitig gedeckt werden sollen.“

Die Bestimmungen des Französischen „Code de Commerce“ über diesen Gegenstand sind folgende:

Art. 374. „In jedem Falle, wo der Abandon zulässig ist, und „in Fällen aller anderen Art, deren Gefahr der Versicherer zu tragen „hat, bleibt der Versicherte verpflichtet, dem Versicherer die Nachrichten „mitzutheilen, die er empfangen hat. Die Mittheilung muß innerhalb „dreier Tage nach dem Empfang der Nachricht erfolgen.“

Art. 382. „Wenn die Zeit der Zahlung nicht in dem Versiche„rungs-Contrakt festgesetzt ist, so ist der Versicherer gehalten, die Ver„sicherung innerhalb dreier Tage nach der Andienung des Abandons „zu bezahlen.

Das Sardinische Handelsgesetzbuch giebt in seinem Art. 412 eine mit dem vorangehenden Art. 382 des Französischen ganz gleichlautende Bestimmung.

In dem Holländischen „Wetboek van Koophandel“ befinden sich keine besondere Stipulationen in Betreff der Frist, welche dem Versicherer zur Zahlung der Schäden zugestanden ist. Nur in Bezug auf Abandon wird im Art. 680 gesagt: „Wenn die Zeit, innerhalb „welcher der Abandon geschehen muß, nicht in dem Contrakte stipulirt „ist, so ist der Versicherer gehalten, den Belauf der Versicherung und „die darauf haftenden Unkosten, innerhalb sechs Wochen nach erfolgter „Anzeige des Abandons zu bezahlen. Nach Verlauf derselben, hat er „gesetzliche Zinsen zu bezahlen und die abandonirten Güter sind auf „die Zahlung anzuwenden.“

Einen ganz ähnlichen Artikel giebt der Portugiesische „Codigo Commercial“ unter der No. 1806.

Das Spanische Handelsgesetzbuch von 1829 sagt zuvörderst in seinem Art. 841, daß der Versicherungs-Contrakt „die Zeit, den Ort

„und die Art und Weise, wie die Bezahlung desselben zu leisten ist,“ enthalten muß. Siehe den § 17 des gedachten Artikels. Demzufolge zeigt die Barceloner Police, die einzige deren wir haben habhaft werden können, in ihrem Artikel 19 an, daß die Compagnien alle „Havarie-Schäden oder Verlüste in Folge aller gesetzlich bestimmten „Abandonfälle in baarem Gelde, Gold oder Silber, dem Inhaber der „Police, ohne daß derselbe dazu einer specialen Vollmacht bedarf, inner„halb zehn Tagen bezahlt werden müssen, nachdem derselbe die Doku„mente producirt haben wird, welche genügend beweisen müssen, daß „der Verlust aus einer der Ursachen herrührt, wofür die Versicherung „zu haften verpflichtet ist.“ (Siehe ersten Band S. 505.) Sodann sagt über die Zeit der Zahlung eines Schadens der Artikel 881 des Handelsgesetzbuches folgendes: „Wenn in der Police der Zeitraum nicht „bestimmt worden, in welchem der Versicherer die versicherten Sachen, „oder die ihm zur Last fallenden Schäden bezahlen soll, so ist er dazu „zehn Tage nach geschehener gesetzlichen Anforderung des Versicherten „verbunden.“

Das Preußische Assekuranzrecht bestimmt: No. 2282. „Von „der zu zahlenden Vergütungssumme kann der Versicherer zwei Pro„cent in Abzug bringen, wenn er dieser Befugniß nicht ausdrücklich „entsagt hat.“

No. 2283. „Bei einem Totalschaden sowohl als bei Partial„Schäden muß die Vergütung binnen zwei Monaten vom Tage der „Bekanntmachung und Andeutung, entrichtet werden, wenn binnen „dieser Zeit die erforderlichen Beweise beigebracht werden.“

No. 2284. „Werden die erforderlichen Beweise später beigebracht, „so ist die Zahlung binnen acht Tagen, vom Tage der angelegten „Dispache zu leisten.“

No. 2285. „Von der hiernach zu bestimmenden Zahlungszeit, „oder wenn die zu leistende Vergütung erst durch Prozeß festgesetzt „wird, vom Tage der eingehändigten Klage, kann der Versicherte die „im ersten Theile, Tit. II. § 827 sqq. bestimmten Verzögerungs-Zinsen „fordern.“

Wir geben jetzt die in den verschiedenen, vor uns liegenden Policen stipulirten Zahlungsfristen der Versicherer, in so fern als sie nicht in den voranstehenden Auszügen aus Handelsgesetzbüchern und Assekuranz-Ordnungen schon zur Sprache gekommen sind.

Antwerpen. Art. 12 der Police vom 16. August 1814 (siehe unsern ersten Band S. 497.) „Die Verlüste welche den Assekuradeuren

„zur Last fallen, werden gleich nach bewiesener Abfassung baar und „ohne Abzug an den Inhaber der Police bezahlt.“

Barcelona (siehe oben).

Bordeaux Art. 24 (siehe ersten Band S. 458). „Alle Verluste „und Havarien zu Lasten der Versicherer werden baar und ohne allen „Diskonto fünfzehn Tage nach erfolgter Einhändigung der Belege, „dem Vorzeiger derselben und der gegenwärtigen Police ausbezahlt, „ohne daß hiezu eine besondere Vollmacht nöthig wäre.“

Copenhagen. Art. 6. (Siehe ersten Band S. 516.) „Die „Compagnie bezahlt demjenigen der im Besitz der Police ist, zwei „Monate nachdem der Schaden ermittelt ist, wogegen bei Total-Ver„lust oder wenn das Schiff verkauft wird, 2 Procent von der ver„sicherten Summe gekürzt werden.“

Die Copenhagener Privat-Assekuradeure haben in ihre Policen dieselbe Verpflichtung eingeführet. (Siehe ersten Band S. 518.)

In der vom König Friedrich VII unterm 2 April 1850 konfirmirten Convention für die gedachte Copenhagener „See-Assekuranz-Compagnie“ wird Art. 210 folgendes gesagt: „Wenn alle gehörigen Beweise und „nothwendigen Erläuterungen zu Wege gebracht und der Compagnie „vorgelegt sind, wird die Versicherungs-Summe spätestens zwei Monate „darauf bezahlt.“ Ein merkwürdiger und nicht zu übersehender Paragraph des § 214 derselben Police sagt: „Bei der Auszahlung der Ver„sicherung-Vergütung diskontirt die Compagnie was sie für die Prämie „zu Gute haben dürfte, ohne zu berücksichtigen, von wem die Ver„sicherung besorgt ist. Zugleich wird der Betrag der Prämie abge„zogen, welche die Compagnie für andere Versicherungen bei demjenigen „zu fordern haben dürfte, für dessen Rechnung die Versicherung besorgt „ist, wornach die Vergütung ausbezahlt wird, wenn auch diese Police „an einen anderen übertragen worden wäre; doch fällt dieser Abzug „bei solchen Versicherungen weg, die nach erfolgter Anzeige an die „Compagnie der Uebertragung der fraglichen Police abgeschlossen werden „sollten.“

Genua. Nach dem Formular der von den Vermittlern Massa und Schiaffino ausgegebenen „See-Versicherungs-Policen der Stadt Genua“ bezahlt die Compagnie im Unglücksfalle 96 Procent drei Monate nach erfolgtem Abandon, in gutem Gelde.

Lissabon. (Siehe unsern ersten Band S. 522.) Die Police der „Fidelidade“ enthält: „Im Falle eines Unglücks verpflichtet sich die Gesell„schaft, nachdem solches erwiesen, Zahlung zu leisten, beim Total-Verluste

„die volle Summe dieser Versicherung, und zwar drei Monate nach „dato der Anzeige, und wenn der Verlust theilweise ist, am Ende von sechs Wochen nach dessen Verificirung.“

Neapel. Die Police der „Compagnia di Assicurazioni Marittime Napoli Procidano“ (siehe Band 1 S. 525) enthält in ihrem Artikel 1: „In Abandonfällen bezahlt die Compagnie 96 Procent von der ver„sicherten Summe und dies zwei Monate nach Vorzeigung der gesetz„lichen Beweise des Schadens.“

Die Police der „Neuen Tontine-Gesellschaft für Assekuranzen“ enthält: „Die Compagnie verpflichtet sich in baarem Silber zu bezahlen. „In Abandonfällen werden 96 Procent innerhalb zweier Monate nach „gehörig erwiesenem Schaden bezahlt.“ (Siehe Band 1 S. 527.)

Paris. (Siehe Band 1 S. 453.) Der Art. 24 der Pariser Police ist gleichlautend mit dem Art. 24 der Police von Bordeaux.

Triest. (Siehe Band 1 S. 479) Art. 15. „Sobald der den „Versicherer zur Last fallende Verlust erwiesen ist, wird derselbe den „Versicherten oder jedem anderen rechtmäßigen Inhaber der Police nach „Abzug von 6 Procent, in ausgestellten Sola-Wechseln auf drei Mo„nach Dato bezahlt.“

Die Englischen Policen bestimmen keine Zahlungszeit, die Compagnien bezahlten gewöhnlich binnen acht Tagen und die Privat-Versicherer einen Monat nach der Aufmachung des Schadens; (siehe Magens § 76 der Englischen Ausgabe) aber in Folge der, seit eingetretenen Verhältnisse zwischen Makler und Versicherer, die wir in unserem ersten Bande, bei der Beleuchtung der inneren Organisation des Englischen Lloyds S. 121 bis 134 beschrieben haben, sind alle nähere Stipulationen in diesem Betreff völlig unnöthig geworden.

Man wird bemerken, daß die Allgemeinheit der Bestimmungen in Hinsicht der Zahlungsfristen sich auf totale Verlüste bezieht. Bei theilweisen Verlüsten ist es nicht mehr als billig, daß die Liquidation derselben vorangehe, ehe Bezahlung gefordert werden kann. Ebenso eben so billig muß es sein, wenn bei Schäden die beträchtlich sind, und ein Theil derselben mit Bestimmtheit als verloren angesehen werden kann, die Aufmachung aber einige Zeit erfordern dürfte, daß die Versicherer zu den aufzuwendenden Kosten Einschuß leisten. Die „Hamburgische Assekuranz und Havarie-Ordnung“ Tit. XIV Art. 3 und Tit. XV Art. 6 enthält die folgenden Verfügungen.

Aus dem Titel 14: „Wenn geborgene Güter dergestalt beschädigt „oder verdorben sind, daß viele Zeit zu deren Reparirung erfordern

„wird und der Assekurirte einigermaßen bescheinigen kann, wie hoch „ungefähr der Verlust oder Schade sich belaufe; so ist derselbe nach „Verfließung dreier Monate befugt, von seinen Assekuradeurs, auf „künftige Abrechnung, so viel einzufordern, als bereits für verloren zu „achten, und er nach Proportion des Schadens, der Billigkeit und dem „Rechte nach erlangen kann.“

Aus dem Titel 15: „Woferne der angestellte Reclam-Proceß „innerhalb 6 Monaten nicht zu Ende käme oder wenig Hoffnung vor„handen wäre, denselben zu baldiger Endschaft zu bringen, unterdessen „aber durch Verderbung der Waaren schon wirklich einiger Schaden „sich hervorthäte, so soll der Assekuradeur solchen schon vorhandenen „Schaden der verdorbenen Güter und die bereits angewandten Un„kosten, auf Abrechnung an den Assekurirten zu bezahlen schuldig sein.“

Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“ enthält hierüber die folgenden Bestimmungen:

§ 115. „Der Versicherte ist gehalten, zur Anschaffung der nöthi„gen Havarie-Gelder behülflich zu sein, wozu der Versicherer, den „seinen versicherten Gegenstand treffenden Antheil, nach vorläufiger „Berechnung in streitigem Falle, nach einer vorläufigen Schätzung des „Dispacheurs, als Einschuß mit den üblichen zwei Dritteln desselben „zu leisten hat.“

§ 118. „Ist ein Schiff gestrandet oder hat Schiff und Gut so „schwere Havarie erlitten, daß zur Regulirung und Dispachirung der„selben noch mehrere Zeit erforderlich ist, und kann nachgewiesen wer„den, wie hoch ungefähr der Verlust oder Schaden sich belaufen werde, „so darf der Versicherer sich nicht weigern, nach Ablauf von zwei „Monaten, vom Tage der Anzeigung (§ 128 siehe im Anhang S. 86) „für so viel als bereits verloren zu achten, und nach Verhältniß der „versicherten Summe zu bezahlen sein würde, Einschuß auf künftige „Abrechnung zu leisten, vorausgesetzt, daß dem Versicherer durch vor„gelegte Verklarung oder sonstige Dokumente hinreichend erwiesen „werden, daß der Schaden zu seiner Verantwortlichkeit nach den Be„dingungen der Police sei. — Bei allen solchen und sonstigen Ein„schießen ohne Ausnahme, haftet der Versicherte unweigerlich dem Ver„sicherer für die prompte Rückzahlung des nach der aufgemachten „Dispache etwa zu viel Eingeschossenen.“

Nach Anfertigung und Untersuchung der Dispache, werden in Hamburg die Schäden ohne weiteren Aufschub bezahlt.

Daß derjenige, der die Versicherung hat ausführen lassen, sei es

für eigene oder für fremde Rechnung, und die Prämie dafür bezahlt hat, in der Regel auch derjenige sein müsse der den Schaden erhebt, scheint begreiflich. Aber allmählig eingeführte Gebräuche haben die ausschließliche Macht dieser Regel beschränkt, ihrer Wirksamkeit Gränzen gesetzt, und sind an die Stelle des üblichen Einverständnisses über diesen Punkt getreten. Eine sorgfältige Durchlesung der in diesem Werke mitgetheilten Policen und Usanzen verschiedener bedeutenden Handels-Plätze, wo das Assekuranz-Recht eine große Ausdehnung erhalten hat, besonders in Bezug auf die Verhältnisse der Makler in London, in Amsterdam und anderswo, müssen unsere Leser hinlänglich belehrt haben, daß eine direkte Verrechnung der Prämie und Einforderung der Schäden zwischen Versicherten und Versicherer, heutzutage nur selten stattfindet, und daß das Prinzip, der Makler sei dem Versicherer verantwortlich für die Prämie, und der Versicherer für den Ersatz des Schadens direkte dem Versicherten verpflichtet, zur Erleichterung des ganzen Geschäfts mehr und mehr Boden gewinnt. Die Beleuchtung des Englischen Lloyds, im IIIten Abtheilung unseres ersten Bandes, S. 119 bis 134, und des Assekuranz-Wesens in Holland, ibid. S. 143. 146, werfen das gehörige Licht auf einen Theil dieser Verhältnisse, deren Kenntniß um desto wichtiger ist, da viele Policen eine Quitung wegen des Empfangs der Prämie in sich schließen, obgleich diese nicht baar bezahlt werden, das System der Compensation der Prämien mit dem zu ersetzenden Schaden nicht überall dasselbe ist, und natürlich das eigenthümliche Gepräge der Modifikationen der verschiedenen Handels-Plätze und Usanzen tragen muß. In einigen Staaten, z. B. in Preußen, muß wenn keine spätere Frist festgesetzt ist, die Bezahlung der Prämie bei Aushändigung der unterzeichneten Policen erfolgen. (Siehe Abschnitt XIII § 2109 des Preußischen Landrechtes.) Der säumige Schadner kann binnen 30 Tagen nach der Zeichnung, zur Bezahlung der Exekutions-Prozesse angehalten werden, und muß für jeden Monat ein Procent Zinsen zahlen. Auch steht die Quitung in der Police selbst dem Versicherer nicht im Wege, wenn er die Forderung in der obengenannten Zeit anhängig macht. Beim Concourse hat der Versicherer, vor Ablauf der 30 Tage, das Vorrecht der zweiten, nachher aber der vierten Classe. (Siehe die § 2110, 2114 und 2115 des gedachten Abschnitts XIII.) In Triest muß die Prämie an den Versicherer in dem Augenblick bezahlt werden, wo die Police unterzeichnet wird. (Siehe Art. 15 S. 479 im ersten Bande dieses Werkes.)

Nach der einstimmigen Meinung aller neueren Schriftsteller über das Assekuranz-Wesen und nach allgemeinen Grundsätzen, hat die Nichtbezahlung der Prämie auf die Gültigkeit der Police keinen Einfluß, sobald der Versicherer Credit dafür gegeben hat, gleichviel, ob dem Versicherten selbst, dem Commissionair oder dem Makler. Er muß sich die Folgen, welche dieser Credit haben kann, gefallen lassen. Fallirt der Versicherte, ehe die Prämie bezahlt worden, so kann man dem Versicherer Nirgends das Recht absprechen, Caution für die Prämie oder Aufhebung des Contraktes zu verlangen, so wie im umgekehrten Falle, der Versicherte Caution der versicherten Summe oder Zurückgabe der Prämie zu fordern berechtigt ist.

Marshall zufolge (siehe in seinem ersten Bande p. 240) beraubt die Quitung in der Police dem Versicherer keineswegs seines Rechtes zur Einforderung der Prämie, dient aber dazu, den Inhaber der Schadensforderung des Beweises der geschehenen Bezahlung zu überheben.

Enthält die Police die Clausel, daß die Versicherung ungültig sein soll, wenn die Prämie nicht in einer gewissen Zeit bezahlt würde, wie dies bei Versicherungen auf Zeit manchmal der Fall ist, so ist diese Bedingung ohne Zweifel gültig. Auch wenn die Bedingung gemacht wäre, daß die Prämie gleich bezahlt werden solle, würden die Versicherer nach allgemeinen Rechtsgründen die Aufhebung der Versicherung verlangen können, wenn diese Bedingung nicht erfüllt würde. Wäre die Police aber in die Hände eines Dritten übergegangen, der von dieser ungewöhnlichen Bedingung nichts gewußt und der die Auslieferung derselben bona fide angenommen hätte, so könnte diese Regel nicht länger anwendbar bleiben.

Dies führt uns natürlich zu dem System der Compensation der Schäden mit Prämien oder anderen Geldforderungen und zu dem zurück, das wir in unserem ersten Bande S. 197 und 198 über den § 84 des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847," sagen zu müssen geglaubt haben. Das eigentliche, wesentliche Erforderniß und das einzige, billige Princip einer solchen Compensation besteht darin, daß Schuld und Forderung zwischen demselben Schuldner und Gläubiger vorhanden sind. Dieses aber ist, wie wir schon bemerkt haben, bei dem obigen Artikel ganz und gar unter die Füße getreten, und an dessen Statt ein anderes, von strotzender Unbilligkeit, aufgestellt worden. Diesem gegenüber fällt folglich Alles, was Baldasseroni im ersten Bande seines Werkes, P. I. Tit. 9

§ 41 über Compensation gesagt, und Benecke mit gutem Rechte wiederholt hat, hier in Hamburg allerdings zu Boden; doch da es nur hier zur Geltung gekommen ist, so kann es die von diesen Schriftstellern gegebenen allgemeinen Grundsätze der Compensation nicht anfechten, und sie stehen hier demnach in ihren eigenen Worten: „Wenn „der Versicherer dem Makler oder Commissionär die Prämie creditirt „oder andere Geldforderung an denselben hat, und der Versicherte den „Schaden selbst oder durch einen andern Commissionär einfordert, „kann von keiner Compensation die Rede sein. Der Versicherer muß „sich, der Prämie wegen, allein an den Makler oder Commissionär „halten, dem er dieselbe creditirt hat, und darf seine Forderung nur „mit dem, was er diesem direkt schuldig wird, compensiren. Der „Versicherte, welcher seinem Makler oder Commissionär die Prämie „schuldig ist, darf sie nur mit Gegenforderungen an diesen compen„siren. Er darf die Prämie, welche er dem Commissionär oder Makler „schuldig ist, wenn der Versicherer fallirt, nicht mit seiner Forderung „an diesen ausgleichen."

Damit die Compensation stattfinde, muß nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Gegenforderung liquide sein, das heißt, wie Emérigon sagt (siehe Vol. I p. 86) frei von Bedingungen und rechtsgültigen Einreden. Auch in England, wie der Leser aus unserem ersten Bande S. 126 und 127 in der Abhandlung über das Englische Lloyd ersehen haben wird, gilt dasselbe Princip. — In Hamburg dürfen bei Fallissementen (nach dem Artikel 34 der neuen Falliten-Ordnung) illiquide Forderung mit liquiden compensirt werden, und die Compensation soll bis nach geschehener etwaniger Justifikation ausgesetzt bleiben. — Zur Liquidität gehört auch, daß die Forderung bereits fällig sei.

Nach Emérigon (siehe Tom. I Chap. III Sect. 8) und den zahlreichen von ihm als Autorität angeführten Schriftstellern, so wie nach der Praxis der Französischen Gesetze, müssen außerdem beide Theile zu der Zeit, da die gegenseitigen Forderungen fällig werden, im Stande sein zu empfangen und zu bezahlen. Hat eine der Parteien fallirt, so findet keine Compensation statt. Und das Gesetz, nach welchem auf Zeit contrahirte Schulden durch das Fallissement gleich fällig werden, bewirkt die Compensation nicht, welche nie zum Nachtheil eines Dritten geschehen kann. *) Wenn aber die Forderung

*) Dies Gesetz (siehe den Art. 448 des „Code de Commerce") lautet folgendermaßen: „Die Falliti-Erklärung macht alle nicht abgelaufenen, passiven Schulden

des Schadens ſowohl, als der Prämie aus derſelben Police entſtehen, ſo findet die Zurückhaltung des noch Unbezahlten ohne Rückſicht auf die Zeit des Falliſſements und des Unglücks jedesmal ſtatt; ſie iſt dann Zurückhaltung und nicht abſolute Compenſation.

In Hamburg wird bei Falliſſementen die Compenſation, ohne Rückſicht auf die Verfallzeit der Forderung und Gegenforderung, allemal zugelaſſen.

Jeder Eigenthümer einer Police hat das Recht, dieſelbe mit dem Gegenſtande der Verſicherung oder auch ohne denſelben einem andern zu übertragen. Der Ceſſionarius tritt dann ganz an der Stelle des Cedenten. Man wird aus dem mehrmals citirten Art. 84 des „Hamburgiſchen Allgemeinen Plans der See-Verſicherungen“ erſehen haben, daß hier zur Gültigkeit der Ceſſion, die Einwilligung des Verſicherers erfordert wird. Dem Verſicherer bleiben alle Einreden gegen den Ceſſionarius offen, welche er dem letzteren entgegen zu ſetzen gehabt haben könnte. Dieſe Einreden betreffen entweder den Contrakt an ſich ſelbſt, oder die Gegenforderung an den Verſicherten. Die erſteren können dem Verſicherer durch keine Uebertragung der Police genommen werden, in Anſehung der letzteren entſcheidet die Police ſelbſt. Lautet dieſe: „an den Vorzeiger“ oder mit der Clauſel: „dem Inhaber zahlbar,“ wie dies unter andern in Frankreich häufig der Fall iſt, ſo hat der Verſicherer durch die Annahme dieſer Clauſel zu verſtehen gegeben, daß er auf alle Compenſation Verzicht leiſte, indem er ſich unbedingt verbindlich demjenigen macht, der ſich als Beſitzer der Police legitimiren kann, und die nöthigen Beweiſe der Wirklichkeit und Größe des Verluſtes beibringt, den vorfallenden Schaden zu bezahlen. Enthält aber die Police keine ſolche Clauſel, ſo ſind bei der Uebertragung die gewöhnlichen Rechtsregeln zu beobachten. Der Ceſſionarius muß, wenn nicht die Ceſſion mit Bewilligung des Verſicherers geſchehen iſt, ſich gefallen laſſen, daß dieſer ſeine Forderung an den vorigen Eigenthümer mit dem Schaden compenſirt *).

„ſogleich fällig, in Bezug auf Handels-Effecte, in denen der Fallit als einer „der Verpflichteten erſcheint; die übrigen Verpflichteten ſind nur gehalten, bei „Verfallzeit Caution für die Zahlung zu geben, woferne ſie es nicht vorziehen, „dieſelbe unmittelbar zu leiſten.“

*) Es darf nicht unbemerkt bleiben, daß die meiſten dieſer Regeln von Benecke, aus der Sect. 2 und 4 des Kapitels XVIII im zweiten Bande von Emérigon geſchöpft worden ſind, und nichts von ihrem Werthe verloren haben.

Der Versicherer, welcher denjenigen, der die Versicherung ausgeführt hat, sei er Eigenthümer, Commissionair oder Mäkler, die Prämie creditirte, behält natürlich alle seine Ansprüche an diesen unverschmälert, auf welche Weise auch die Police in andere Hände übergegangen sein mag. Er kann demnach der nicht bezahlten Prämie wegen keinen Anspruch an den neuen Inhaber machen, wenn der versicherte Gegenstand glücklich anlangt. Ohne Zweifel aber kann er, wenn ein Schaden vorfällt, die für diese Police noch nicht bezahlte Prämie mit dem Schaden compensiren. Geschieht die Cession mit Genehmigung des Versicherers, so muß er, wenn die Prämie noch unbezahlt ist, und wenn der Cessionarius ihm dafür haften soll, dies demselben gleich anzeigen.

Die mündliche Abschließung eines Versicherungs-Contractes durch den Mäkler gilt in den meisten Staaten und Handels-Plätzen als bindend für beide Theile, und wird durch die bloße Unterschrift des Versicherers ohne weitere Formalitäten als vollzogen betrachtet. Nach erfolgter Bezahlung ist die Durchstreichung der Unterschrift eine hinreichende Quittung über die Beendigung desselben, wie das z. B. in Englischen Lloyd den Fall ist. (Siehe im ersten Bande des Werks S. 124.) Emérigon behauptet in seinem zweiten Bande Chap. 10 Sect. 4, daß wenn der Versicherer nicht baar bezahlt, sondern Sola-Wechsel oder Anweisungen auf sich ausstellt, so haben diese Anweisungen nicht die Hypothek auf das Vermögen des Versicherers, und den Vorzug bei seinem Fallissemente, den die Assekuranz-Forderung nach Französischem Rechte gehabt gehabt hätte, wenn die Unterschrift noch nicht gestrichen worden wäre.

Wer eine Summe, die er schuldig zu sein glaubte, bezahlt, ohne dazu weder nach den bürgerlichen, noch nach den natürlichen Gesetzen verpflichtet zu sein, der hat das Recht das irrthümlich Bezahlte zurückzufordern, wenn der Irrthum entschuldigt werden kann. Dahin gehört jede Bezahlung, die auf der Unkenntniß einer Thatsache beruht. Wenn demnach ein Versicherer einen Schaden auf einer Police bezahlt, die vom Beginn an ungültig war, z. B. betrüglicher Weise nach einem verhehlten Verlust oder ohne Interesse geschlossen war,

---

Die vorangehenden Regeln treffen, wie man ersehen wird, so ziemlich mit dem Artikel 84 des Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen

oder für neutrale Rechnung, wenn sie einen Nicht-Neutralen anging, da findet die Rückzahlung statt. Baldasseroni (siehe seinen Tom. II P. VI Tit. 12 § 20) führt eine Entscheidung der Florentinischen Rota an, durch welche Versicherte verurtheilt wurden, die empfangene Summe zurückzugeben, da es sich erwies, daß die als neutral versicherten Güter keineswegs neutral gewesen waren.

Wenn eine Bezahlung durch Unkunde des Gesetzes veranlaßt worden ist, so wird die Zurückforderung schwerlich stattfinden können, weil in der Regel ein Jeder die auf seinen Verkehr bezüglichen Gesetze zu kennen verpflichtet ist. Emérigon's Ausspruch über diesen Punkt, lautet folgendermaßen: „Wenn ein Theil der Versicherer den Prozeß „gewinnt, so können diejenigen, welche ohne Vorbehalt und ohne durch „Irrthümer in den Thatsachen verleitet worden zu sein, bezahlt haben, „das Bezahlte zurückfordern, wenn die Versicherung in ihrem Wesen „ungültig war, als wenn der Gegenstand der Versicherung sich nicht „in dem Schiffe befand, oder der Versicherte sich eines Betrugs schuldig „gemacht hätte. Wenn aber die Schwierigkeit nur die Auslegung oder „die Ausführung des Contraktes betraf, so würde die freiwillig und „ohne Irrthum in den Thatsachen geschehene Bezahlung unwiderruflich „sein.“ (Siehe Emérigon, Vol. II p. 258.)

Wer durch Unkunde der Gesetze bezahlt, was er nach dem natürlichen Rechte zu bezahlen schuldig war, kann nicht zurückfordern. Wenn demnach ein Versicherer bezahlt, der die Verjährung, oder die in manchen Ländern noch geltende gesetzliche Vermuthung hätte vorschützen können, daß der Versicherte das Unglück gewußt habe, weil die Nachricht davon schon eingetroffen sein konnte, so wird die Zurückforderung darum nicht gestattet werden.

Als allgemeine unbezweifelte Regel darf es angenommen werden, daß derjenige, der das Bezahlte zurückfordert, das Unrecht beweisen muß, über das er sich beklagt — wir kommen mit anderen Worten zu der Regel zurück, womit wir die Abhandlung über Havarien begonnen haben: — „Wer Schaden fordert, muß beweisen, daß er „Schaden gelitten hat.“

III. Von der Verjährung der Schadenforderung.

So wie im bürgerlichen Verkehr gewisse Gesetze die Fristen bestimmen, nach deren Ablauf der Säumige mit seinen Ansprüchen nicht

weiter gehört wird, so ist dies auch mit den Assekuranz-Gesetzen der Fall. Ist die Bestimmung dieser Fristen auf eine Weise geschehen, daß nur große Nachlässigkeit die Ursache dieser Versäumung sein kann, so gereichen sie zur Aufrechthaltung der Ordnung und zur Sicherheit des Eigenthums. Wenn aber die Zeitbestimmungen der Art sind, daß die Verjährung eintreten kann, bevor der Gläubiger im Stande gewesen sein kann, die Dokumente zur Rechtfertigung seiner Forderung herbeizuschaffen, so ist es klar, daß sie die Quelle mannigfaltigen Unrechtes werden müssen. Die einfachen Vorschriften der „Hamburgischen Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ über diesen Gegenstand lauten folgendermaßen: (Siehe Tit. XVII Art. 1 und 2.)

„Wenn ein Schaden oder nur eine Havarei entsteht, oder Prämie „wieder ristornirt werden soll, so muß solches wenn den Schiffen und „Gütern das Unglück innerhalb eines Jahres zugestoßen, innerhalb „halb eines Jahres, sonst aber in den Fällen, die außerhalb Europa „sich zutragen, in zwei Jahren von dem Tage des geschehenen Unglücks „an zu rechnen, bei Verlust der Forderung einkassirt oder wenigstens „durch einen geschworenen Makler allen Versicherern in solcher Zeit „förmlich angedeutet, und der Tag da solche Anzeige geschehen, von „dem Makler mit eigener Hand notirt werden. Fordert der Versicherte „nach geschehener, vorerwähnten Andeutung in zehn Jahren den Schaden „nicht ein und belangt den Versicherer nicht wirklich mit gerichtlicher „Klage, so ist nach Verfließung solcher Jahre, dessen Forderung „gänzlich erloschen und der Versicherer oder dessen Erben weiter in „Geringsten nicht gehalten.“

Die Neubearbeiteten Bedingungen der Bremer sechs Versicherungs-Gesellschaften vom Jahre 1836 sagen in ihrem Art. 5 des fünften Abschnitts: „Unterbleibt durch Säumniß des Versicherten „die Ankündigung eines Schadens auf einer Europäischen Reise länger „als achtzehn Monate, oder auf irgend einer anderen Reise länger als „drei Jahre, vom Tage der Police angerechnet, so sind dadurch alle „Ansprüche des Versicherten erloschen; nicht weniger, wenn solche innerhalb „halb sechs Jahren, von demselben Tage angerechnet, geltend und im „Fall verweigerter Zahlung, (inhalts des sechsten Abschnitts), anhängig „zu machen versäumt sind.“

Das Preußische Gesetzbuch enthält in Betreff der Verjährung folgende Vorschriften:

§. 2346. „Kann der Versicherte zu seiner Befriedigung nicht gelangen: so muß er deßhalb richterliche Hülfe nachsuchen.“

§ 2347. „Die Klage muß binnen sechs Monaten angestellt „werden, wenn der Schaden in der Nord- oder Ostsee, oder in einem „Hafen an diesen Küsten geschehen ist.“

§ 2348. „Hat sich aber der Schaden im Mittelländischen Meere „und dessen Häfen, in der Levante, dem Archipelagus, und an den „Küsten der Barbarei zugetragen, so muß die Anstellung der Klage „binnen Jahresfrist erfolgen.“

§ 2349. „Bei einem in anderen Welttheilen vorgefallenen Schaden „findet ein zweijähriger Zeitraum Statt.

§ 2350. „Diese Fristen laufen bei einem Total-Schaden, von „dem Augenblick an, da der Versicherte über die Hauptumstände voll„ständige Nachrichten erhalten hat.“

§ 2351. „Ist ein gehöriges Abandonnement erfolgt: so läuft „die Verjährung von dem Tage der Andeutung desselben, ohne Rück„sicht auf die nachher eingegangene Nachricht.

§ 2352. „In allen übrigen Fällen hingegen fängt die Verjäh„rung von der Zeit an, da der Schade so weit liquide geworden ist, „daß die Klage angestellt werden könne.“

§ 2353. „Sind diese Fristen verflossen und der Versicherte kann „keine solche Umstände nachweisen, welche nach Vorschrift des ersten „Theils, Tit. 9 §§ 512—534 den Anfang der Verjährung hindern „oder die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand begründen, so ist „sein Anspruch ganz erloschen.

§ 2354. „Die Verjährung kann nur durch Anstellung einer ge„richtlichen Klage oder dadurch unterbrochen werden, daß der Ver„sicherer sich schriftlich zur Vergütung erboten hat.“

§ 2355. „Sind über die Vergütung Unterhandlungen gepflogen „worden, so wird die darauf verwendete Zeit bis zu dem Zeitpunkte, „da selbige wegen der Weigerung des Versicherers abgebrochen worden, „in die Verjährungszeit nicht mit eingerechnet.“

§ 2356. „Ist die Verjährung einmal unterbrochen, so dauert „der Anspruch dreißig Jahre.“

§ 2357. „Wegen rückständig gebliebener Prämie erlischt die „Klage nur innerhalb der gewöhnlichen Verjährungsfristen.“

§ 2358. „Mit Einforderung des Risiorno's hat es gleiche Be„wandniß.“

Nach den Schwedischen Gesetzen (Assekuranz- und Havarie-Angelegenheiten zugleich betreffend) Art. 3 § 1 soll, wer für erlittenen Assekuranz- und Havarie-Schaden Ersatz sucht, dieses innerhalb sechs

Monaten thun, wenn der Schaden in der Ostsee und um dieselben belegenen Häfen sich ereignet hat; in Jahr und Tag, wenn der Schaden im Mittelländischen Meere und den um dasselbe herumgelegenen Häfen, im Archipel, der Levante, den Barbarischen Küsten, Canarischen Inseln oder Madeira geschehen ist; binnen drei Jahren aber, wenn er sich außer Europa begeben hat. Wenn die, für jeden obbenannten Fall bestimmte Zeit, ohne Ehehaften, welche von dem Richter beurtheilt werden, so weit versäumt wird, daß man die Sache weder bei guten Männern noch beim Gerichte anhängig macht, so kann der Versicherer oder der Inhaber seines Rechts keinen weiteren Anspruch deshalb machen.

Der Französische „Code de Commerce" enthält in Betreff der Versicherung folgende Vorschriften:

Art. 431. „Die Verjährung des Abandons findet innerhalb der „im Artikel 373 vorgeschriebenen Fristen statt."

Anmerkung. Dieser Artikel 373 ist oben, S. 463 gegeben worden.

Art. 432. „Jede Klage die aus einem Bodmerei-Briefe oder „aus einer Assekuranz-Police fließt, ist nach fünf Jahren, von dem „Datum des Contraktes angerechnet, verjährt."

Art. 434. „Die Verjährung findet nicht Statt, wenn eine Ci„tula, Verpflichtung, Rechnungs-Abschluß oder gerichtliche Interro„lation vorgefallen ist."

Hieraus fließt, daß die bloße Erhebung der Klage in den bestimmten Fristen des Artikels 373 allein nicht hinreichend ist, sie darf auch in gleichen Fristen nicht unterbrochen worden. Ist aber die Litiscontestation einmal geschehen, so erlöscht der Prozeß erst, wenn er sich drei Jahren nicht mehr betrieben ist. Und selbst dann finden Modificationen statt, wie man im „Code de procédures civilis" P. 1 L. 2 Tit. 22 nachlesen kann. Das Schicksal des Versicherten hängt also von der Aufmerksamkeit seines Sachwalters ab, ohne daß dadurch die Absicht des Gesetzes, die Versicherer sobald als möglich außer Verantwortlichkeit zu setzen, erreicht würde. Ein Mehreres hierüber findet sich in Emérigon. Siehe seinen zweiten Band, Chap. XIV Sect. 3.

Das Sardinische Handels-Gesetzbuch spricht sich über die Verjährung folgendermaßen aus:

Art. 461. „Wenn eine Klage in Betreff eines Abandons, nicht „gerichtlich und gleichzeitig mit der Thatsache des Abandons selbst, ein„gebracht worden ist, so wird sie als verjährt betrachtet, wenn sie nicht

„innerhalb sechs Monaten vom Datum des Abandons angerechnet,
„zum Vorschein kommt.

Art. 462. „Dieser Artikel ist gleichlautend mit dem vorangehen-
„den Art. 434 des Französischen „Code de Commerce“.

Das Spanische Handelsgesetzbuch enthält in Betreff der Ver-
jährung nur den einzigen Artikel 997 der sich in folgenden Worten
ausspricht: „Mit fünf Jahren, vom Datum des Contraktes angerech-
„net, verjährt das Klagerecht, das aus Darlehen auf Bodmerei und
„aus Versicherungs-Policen entspringt.“

Das Holländische „Wetboek van Koophandel“ sagt hierüber:

Art. 743. „Verjährt sind nach drei Jahren: Alle aus einem
„Bodmerei-Contrakte oder aus Versicherungs-Policen entspringende
„Klagen.“

„Diese Verjährung wird von dem Tage des Abschlusses des
„Contraktes angerechnet.“

Art. 744. „Alle Klagen der Betheiligten über die Vertheilung
„der Havarie grosse ist, nach Ablauf zweier Jahre von der Beendigung
„der Reise angerechnet, verjährt.“

Der Portugiesische „Codigo Commercial“ enthält Nichts über
Verjährung der aus einem Bodmerei- oder Versicherungs-Contrakt
entspringenden Forderungen.

Fünfte Abtheilung.

Das Wesen der Bodmerei.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Uebersicht des Bodmerei-Wesens.

I. Definition und Ursprung des Bodmerei-Wesens. Affinität der Bodmerei-Briefe mit Wechsel-Briefen.

Bodmerei ist, im einfachsten Wortverstande, eine Hypothek auf Schiff mit Zubehör, d. h. auf Casco, Kiel, Segel, Takelage und unter besonderen Umständen auch auf dessen Ladung und Frachtgelder. Sie ist ein Contrakt, mittelst dessen sich Jemand verpflichtet, Geld auf die Sicherheit eines Unterpfandes vorzuschießen, das den Gefahren der See blosgestellt ist, die er, der Darleiher, gegen Vergütung einer zu wissen, mit dem Borger übereingekommenen Prämie, übernimmt. Der Darleiher heißt: Bodmerei-Geber oder Bodmerist, der Schuldner oder Borger: Bodmerei-Nehmer, und die über diesen Vorschuß ausgestellte Verschreibung: Bodmerei-Brief. (Engl. Bottomry Bond; Franz. Lettre de grosse; Ital. Cambio marittimo.) Dem Darleiher haftet für seinen Vorschuß die verpfändete oder verbodmete Sache selbst, so wie die persönliche Verbindlichkeit seines Schuldners; diese letztere jedoch nur in dem Falle ihrer glücklichen Ankunft, bei der Einlösung des Bodmerei-Briefes, wenn die besondere Natur der Sachlage es erheischen sollte — eine Bedingung, ohne welche sich zu einem Regreß an den Aussteller weder Gelegenheit darbieten, noch derselbe sich für verbindlich halten kann. Denn wenn

das Unterpfand, die verbodmete Sache, verloren geht, so ist es einverstanden, daß er auch sein Darlehen verlieret und alle weiteren Ansprüche an seinen Schuldner aufhören.

Wir werden dem Leser vor dem Schlusse dieses Abschnitts die erforderliche Aufklärung über die Fälle geben, wo die gewöhnliche Verbindlichkeit des Bodmerei-Nehmers bei der Unzulänglichkeit des glücklich angekommenen Pfandes in Anspruch genommen werden darf.

Es ist kein Zweifel unterworfen, daß Griechen und Römer, wenn sie auch von See-Versicherungen nichts wußten, mit der Natur eines Bodmerei-Contraktes mehr oder weniger bekannt waren. Geld, welches auf Gefahr des Darleihers übers Meer geschickt ward, um zum Nutzen des Schuldners zum Einkauf von Waaren angewendet zu werden; oder auch Geld, das an dem Einkaufs-Orte, der auf Gefahr des Darleihers, aber zum Nutzen des Borgers zu versendenden Waare angelegt ward, hieß bei den letzteren: trajecticia pecunia, nautica pecunia. Diese Anleihe entsprach ganz und gar der Bodmerei auf Waaren, oder Respondentia, wie sogleich erwiesen werden soll. Es war eine Bedingung sine qua non, daß der Geber die Seegefahr übernahm; denn ohne diese hätte das Geld keine trajectitia heißen können. Die Gefahr des Darleihers fing mit dem See-Risico an und zu derselben Zeit trat auch die Prämie ein.

Nach Ablauf des festgesetzten Termins, oder nach Ankunft der Waare hörte dann die Prämie auf, ward aber bis zur Rückzahlung des Vorschusses durch gesetzmäßige Zinsen ersetzt. In Athen war der gewöhnliche Zinsfuß ungefähr zwölf Procent pr. Annum; aber wo Geld auf Bodmerei gegeben ward, stand die Prämie höher, und für Reisen nach dem Tauriſchen Chersonesus und nach Sicilien stieg sie nicht selten bis auf 30 Procent. In den Rhodischen Gesetzen ward eine so hohe Prämie für ungesetzmäßig erklärt, woferne das geborgte Capital nicht wirklich der Seegefahr ausgesetzt ward. Bei den Römern, welche diesen Grundsatz annahmen, hieß Bodmerei: nauticum foenus.

In den Seegesetzen des Mittelalters sind nur wenige und unvollkommene Verfügungen über Bodmerei zu finden. Die Gesetzgebung von Oleron und das Italienische „Consolato del mare“ erwähnen derselben gar nicht. Das Wisbuysche Werk enthält ebenfalls weniges darüber und das revidirte Hanseatische Seerecht nur mangelhafte Vorschriften. — Ausführlicher wird diese Materie schon im zweiten Theile des Hamburger Stadtbuchs behandelt, und sie nimmt ihre eigene

Stelle im Kap. 5 des Buches 4 der Dänischen Gesetzgebung, in wie in der vierten Abtheilung der Flintbergischen Zusammenstellung Schwedischer Gesetze ein; desgleichen im vierzehnten Abschnitt des achten Titels im zweiten Theile des Preußischen Allgemeinen Landrechts; in dem Kap. 23 der „Ordonanzas de Bilbao," welche jetzt durch den Abschnitt 2 Tit. 3 im Buche 3 des am 30 Mai 1829 von Ferdinand VIII promulgirten Spanischen Handels-Gesetzbuchs ersetzt sind; im Titel 5 des Buches 3 der „Ordonnances de la marine de Louis XIV" welche in der heutigen Französischen Gesetzgebung dem elften Titel des zweiten Buchs des „Code de Commerce" Raum gemacht haben; ferner in der zweiten Abtheilung des zwölften Titels des Portugiesischen „Codigo Commercial"; endlich in dem Titel 8 des Buches 2 Artikel 569 bis 591, des im October 1838 in Kraft getretenen neuen Holländischen Handelsgesetzbuches, genannt: „Wetboek van Koophandel." Dies ist in diesem Betreff das vollständigste von Allen. In England und in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika's ist das Bodmerei-Geschäft so wenig als es die Assekuranzen sind, durch Gesetze geordnet. Aber die von Marshall, Park, Abbott, Arnesley und andere in England, und von Phillips, Kent und Duer in den Vereinigten Staaten herausgegebenen Werke über See-Versicherungen, enthalten eine Fülle der wichtigsten Fälle und gerichtlicher, größtentheils aus neuen Ansichten hervorgegangenen Entscheidungen, in denen sich die Geschichte der Fortschritte und der Geist Englischer und Amerikanischer Jurisprudenz in dieser Materie entwickelt.

Wir werden im vierten Abschnitt dieses Theils unseres Werks Gelegenheit haben, die Analogie, und zugleich auch den Unterschied zu beleuchten, der zwischen den eigenthümlichen Naturen eines Bodmerei- und eines Versicherungs-Contraktes stattfindet, müssen aber mittlerweile des Lesers Aufmerksamkeit auf den Gebrauch richten, der von einem Bodmerei-Briefe als Wechsel gemacht werden kann.

Der ursprüngliche Zweck der Bodmerei war allerdings und wie der Verfolg erweisen wird, bleibt auch jetzt noch hauptsächlich die Erhebung des nöthigen Geldes zur Bestreitung der Schiffs-Reparaturen u. s. w.; aber mit diesem Zweck verband man später, wie bei einem Wechsel, die Uebermachung von Capitalien von einem Seeplatz zum andern. In Italien, wo der großartige Handel des Mittelländischen Meeres bekanntlich seinen Ursprung nahm und welches das Vaterland aller technischen Handelsausdrücke genannt werden muß, heißt, wie schon oben bemerkt worden, der Bodmerei-Brief: „lettera di Cambio

maritimo", oder auch kurzweg: „Cambio marittimo". Er erhielt seine Bedeutung nicht allein dadurch, daß zwischen der Münzsorte, in welcher das Geld ausgelegt, und derjenigen, in welcher es wieder empfangen ward, nothwendig ein Wechsel (cambio) stattfinden mußte, sondern auch weil er von einer Hand in die andere ging. Man nannte: „Cambio di terra" alle Geld-Umsätze und Wechsel die ehemals in den Jahrmärkten gebräuchlich waren, und: „Cambio marittimo" die Umsätze die jenseits des Meeres ermittelt wurden. (Siehe Baldasseroni, Vol. III. Tit. II. § 12 p. 5.). Mit Hinblick auf diese Vortheile, ist es auch in den meisten gesetzlichen Verordnungen stipulirt worden, daß der Bodmerei-Brief an Ordre gestellt, folglich indossirt werden darf, und der Bezahlung ist gewöhnlich überall eine kurze Frist angewiesen, so und so viel Tage nach erfolgter Schiffs-Ankunft. Der Portugiesische „Codigo Commercial" in seinem § 1683, verleiht dem Inhaber auch das Recht, den Bodmerei-Brief mittelst Protest einzuklagen, und assimilirt ihn dadurch schon eher mit Wechseln als mit Hypotheken und ähnlichen Contrakten. Respitage sind demselben übrigens nach dieser Gesetzgebung nicht gestattet, welches sich durch das Vorhandensein eines Unterpfandes von beweglicher und precairer Natur und durch die persönliche Anwesenheit des Antichresers erklären läßt. Nach dem Art. 1636 des gedachten Portugiesischen Gesetzbuches kann der Bodmerei-Contrakt oder Brief, der nicht an Ordre ausgestellt worden ist, nur unter den üblichen Formalitäten und allen Konsequenzen einer solchen Handlung übertragen oder cedirt werden. Auf den Debitor hat die Session keinen weiteren Effekt als es die Kenntniß die ihm davon gegeben worden muß und seine Annahme derselben betrifft. Es ist nur für diesen Fall, sagt der gedachte Artikel, daß der Cedent das Vorhandensein der Schuld, aber nicht die Zahlfähigkeit des Schuldners garantiren muß. Man kann dann dem Cessionair dieselben Einwendungen machen, die man dem Cedenten zu machen das Recht haben mag. In Hamburg ist der Bodmerei-Brief dem Wechselrecht nicht unterworfen, wohl aber in Portugal, nach dem § 1822 des gedachten Handels-Codex. Bemerkenswerth ist es, daß das im Jahr 1850 erschienene Brasilianische Handelsgesetzbuch „Codigo Commercial Brasileiro" *) in seinem Art. 6. 5. in klaren Worten sagt, daß ein an Ordre gezogener und durch Indossement übertragener Ab-

*) Der eigentliche Titel des Brasilianischen Gesetzbuches ist: „Codigo Commercial do Imperio do Brazil". Kurz: „Codigo Commercial Brasileiro."

merei-Brief die Gerechtsame eines Wechsels besitzt und damit zu Wechselrecht verfahren werden kann.

Auch in Frankreich wird der an Ordre ausgestellte Bodmerei-Brief in dem Lichte eines jeden andren, negoziablen Handels-Effekts betrachtet, er ist denselben Regeln unterworfen, wie alle übrigen Wechselbriefe oder an Ordre gezogene Noten, und muß auf dieselbe Weise und innerhalb derselben Frist protestirt werden. (Siehe Boulay-Paty Droit Comm. Mar. Tom. III. p. 99). Der Art. 913 des „Code de Commerce" bestimmt ausdrücklich, daß ein Bodmerei-Brief, der an Ordre ausgestellt ist, ganz wie andere Effekte, mittelst Endossirung negozirt werden darf und daß er insbesondere den Art. 163 und 164 des „Code de Commerce" unterworfen ist. Im „Journal de Jurisprudence Commerciale de Marseille, 1820. Cahier V, p. 138 etc." findet sich ein Erkenntniß des dortigen Handelstribunals, in Folgedessen der Inhaber eines Bodmerei-Briefes, Namens Jumelin, den letzte der darauf befindlichen Indossenten, seines Recurs-Rechtes gegen die ihm vorangegangenen für verlustig erklärt ward, weil er versäumt hatte bei nicht erfolgter Zählung zur Verfallzeit, denselben gehörig protestiren zu lassen. Die respektiven Cedenten oder Indossenten eines solchen Bodmerei-Briefes haften allerdings untereinander für richtige Zahlung der namhaft gemachten Summe, aber sie sind, Französischen Gesetzen zufolge nicht verantwortlich für die Prämie. Der Art. 311 des „Code de Commerce" sagt ausdrücklich: „Die Garantie der Zahlung erstreckt sich nicht auf die Prämie (profit maritime) wofern nicht das Gegentheil stipulirt worden ist." Die Gesetzgeber begründeten die Einführung dieses Artikels in ihren Codices, durch den Umstand, daß die Uebertragung des Briefes durch Indossement, nur für die darin namhaft gemachte Summe und für nicht mehr geschehe, und daß sie folglich nicht für das verantwortlich sein könnten, was sie nicht empfangen hätten.

Das Spanische Handels-Gesetzbuch von 1829 sagt in seinem Art. 812: „Bodmerei-Briefe dürfen, wenn an Ordre gestellt, durch „Indossirung cedirt und verne gocirt werden; dem Cessionarius werden „sodann durch das Indossement alle Rechte und aller Risico des Bodmerei-Gebers übertragen." In Betreff des Verzugs bei der Einlösung desselben sagt der Art. 839: „Wenn die Rückzahlung des dargeliehenen „Capitals und der Prämie nicht zu rechter Zeit geschieht, so ist der „Bodmerei-Geber zu den kaufmännischen Zinsen von dem Capitale „jedoch nicht von der Prämie berechtigt."

III. Verschiedene Arten der Bodmerei.

Bodmerei kann auf dreifache Weise erhoben werden, deren Verschiedenheit der Umstand bestimmt, ob es der Schiffer, der Rheder oder der Ablader der ganzen oder eines Theiles der Ladung ist, der die Rolle des Schuldners übernimmt, und sich der Verpflichtung der Rückzahlung unterzieht. Kommt ein Schiffer in der Fremde in den Fall, Geld zur Fortsetzung seiner Reise zu bedürfen, so stehen ihm drei Wege offen um diesem Bedürfniß abzuhelfen. Der erste und nächste Weg führt ihn zu dem Correspondenten seines Rheders, der das erforderliche Geld mit Zuziehung seiner Zinsen und Provision hergiebt und sich durch des Schiffers Wechsel auf seinen Rheder, oder in Folge eines ihm von demselben eröffneten Credites bezahlt macht.

Weigert sich der Correspondent den Vorschuß zu leisten, oder hat der Rheder keinen an dem Orte, wo das Geldbedürfniß Statt findet, so steht dem Schiffer, um sich aus der Verlegenheit zu ziehen, kein einfacheres Mittel zu Gebote, als die Verpfändung seines Schiffes, oder wo dieses nicht hinreicht, des Schiffes und seiner Ladung, oder endlich des Schiffes, der Ladung und der Frachtgelder zusammen. Dies ist der zweite Weg und eigentliche Bodmerei, oder erste Art derselben. Wenn nun auf dem ersten und zweiten Wege die benöthigten Gelder entweder gar nicht, oder nur zu onerösen Bedingungen aufzutreiben sind, dann steht dem Schiffer, als drittes Mittel, der Weg zum Verkauf eines Theiles der Ladung offen,*) um mit dem gelösten Gelde seine Unkosten zu bezahlen. Dieser Weg, welcher nach gewöhnlicher Regel der kostspieligste ist, wobei jedoch, wie bei allen Regeln, mitunter Ausnahmen stattfinden, kann daher nur dann der erlaubte Weg werden, wenn alle andere Mittel fehlen und wenn weder durch Schiffers Wechsel noch durch Bodmerei, Geld aufzutreiben ist.

Fehlt es einem Rheder an Mitteln oder Credit um den Bau seines Schiffes zu vollenden, oder die Ausrhedungs- und Verproviantirungskosten zu bestreiten, so steht es ihm frei, in seinem Wohnorte Geld auf dasselbe zu borgen und es zum Unterpfand zu geben oder

*) Fast alle Gesetzbücher sprechen von dem Verkauf eines Theiles der Ladung, worauf sie die Befugniß dazu beschränken. Man erinnere sich, unter andern, der S. 621 u. 622 unseres ersten Bandes angeführten Worte des Amerikanischen Kanzler's Kent, wodurch er diese Beschränkung zu rechtfertigen sucht, und unserer hinzugefügten Bemerkungen über die Nothwendigkeit der Abweichung von dieser so ziemlich allgemein anerkannten Regel. Der obige außerordentliche Hamburgische Rechtsfall über die Priorität zweier Bodmereien auf dasselbe Schiff, wird die Zweckmäßigkeit dieser nothwendigen Ausnahme klar herausstellen und bestätigen.

zu verbodmen. — Dies ist Bodmerei der zweiten Art. — Dem Schiffer ist das Borgen des zur Fortsetzung seiner Reise erforderlichen Geldes nur in der Fremde erlaubt; in seiner Heimath aber ohne ausdrückliche Zustimmung des Rheders untersagt. — Eine dritte Art von Bodmerei ergiebt der Fall, wo ein gewisser Vorschuß zur theilweisen Bezahlung einer bestimmten, in einem genannten Schiffe bereits verladenen oder zu verladenden Waare, dem Ablader dessen eigene Geld- und Creditmittel nicht hinreichen die ganze Quantität zu bezahlen, aushelfen, und von ihm auf das Unterpfand derselben geborgt und dazu angewandt werden muß. Diese Art von Bodmerei heißt: Grosse Avantur oder Respondentia. (Engl.: Respondentia; Franz.: Contrat à la grosse avanture) Bei einem solchen Vorschuß beruht die Forderung des Darleihers oder Gebers nicht allein, wie bei anderen Bodmereien, ausschließlich auf die verpfändete oder verbodmete Sache selbst, sondern hauptsächlich auf die persönliche Verbindlichkeit des Nehmers, die nur dann aufhört, wenn das Unterpfand selbst ganz verloren geht. Wird aber die Waare im Verlauf der Reise oder bei Ankunft des Schiffers vertauscht oder verkauft, so bleibt diese Verbindlichkeit in ihrer vollen Kraft. Hierin besteht der hauptsächlichste Unterschied zwischen Bodmerei und Respondentia. Jene betrifft das Schiff mit Zubehör, diese nur die Waare. In dem ersten Falle (wenn nämlich die Bodmerei nur auf das Schiff und Zubehör gilt) ist der Darleiher zu keinem Schaden-Ersatz verbunden, wenn nur die Waare allein verloren geht, das Schiff aber gerettet wird; in dem zweiten (Respondentia auf Waare) muß ihm sein Vorschuß nebst Zinsen zurückbezahlt werden, wenn nur das Schiff verloren geht, die Waare aber geborgen wird, jedoch nur in so weit als das Provenü derselben nicht zureicht. In jeder anderen Hinsicht sind sich Bodmerei und Respondentia vollkommen gleich und müßten überall, wo klare Begriffe darüber herrschen, denselben Gesetzen unterworfen sein.

III. Wesen, Form und Bedingungen der Gültigkeit eines Bodmerei-Contraktes.

Es ist eine unerläßliche Bedingung der Gültigkeit einer Verbodmung des Schiffes, daß sie in der Nothwendigkeit ihre Rechtfertigung findet. Es muß erwiesen werden können, daß der Schiffer durchaus kein anderes Mittel zur Hand hatte, um sich das erforderliche Geld zur Fortsetzung seiner Reise zu verschaffen. Lord Stowell, Oberrichter des Englischen Admiralitäts-Gerichtes, erklärte sich in einem besonderen Prozeßfalle, (Nelson, im Bd. 1 von

Haggs Adm. Rep. 169) folgendermaaßen: Es ist sicherlich der Haupt-„Grundsatz auf welchem dergleichen Verbodmungen beruhen, daß sie „dort nur Statt finden können, wo der Rheder bekanntlich weder „Credit noch sonstige Mittel besitzt, um die nöthigen Bedürfnisse be„streiten zu können. Die unvorhergesehene Nothwendigkeit allein dient „Verpflichtungen dieser Art zur Stütze; ist diese Nothwendigkeit nicht „da, so fallen sie auch zu Boden. Wenn ein Schiffer irgendwo Geld „von Jemanden borgt, der es weiß, daß demselben dort entweder all„gemeiner Credit oder wenigstens ein Correspondent oder Agent zu „Gebote steht, der Willens ist, seinen Bedürfnissen abzuhelfen, so ist „eine solche Verbodmung null und nichtig, und kann den Rheder nicht „binden."

In einem besonderen Appellationsfalle, welcher vor dem Königl. Geheim-Rathe (Privy Council) Statt fand, und wo es sich erwies, daß dem p. t. Schiffer Marshall, der als erster Steuermann des Schiffes Elisa, nach dem Tode des wirklichen Schiffers Groves dasselbe einstweilen befehligte, als er auf der Reise von Singapore nach London, nöthiger Verproviantirung halber in St. Helena einlief, das erforderliche Geld von dem Correspondenten des verstorbenen Schiffers angeboten, aber von ihm ausgeschlagen worden war um es vorzugsweise von einem dortigen Kaufmann, Namens Salomon, auf Bodmerei zu nehmen, gab Lord Lyndhurst folgende Entscheidung: „Es fragt „sich, ob Salomon die erforderlichen Nachforschungen angestellt habe, „um sich zu überzeugen, daß der Schiffer Marshall das nöthige Geld „nicht erhalten konnte, ohne zu einem Bodmereibriefe seine Zuflucht zu „nehmen. Es lag ihm ob, in diesem Falle zu untersuchen, ob sich „Jemand finden ließe, der die nöthigen Güter auf Credit zu geben „bereit sei. Er hatte kein Recht dem Rheder eine solche Ver„bodmung aufzubürden, bis er nicht diese Nachsuchungen „gemacht, und gegründete Ursache erlangt hatte, an die ab„solute und gesetzliche Nothwendigkeit derselben glauben „zu können. Wußte er, das Marshall das Nöthige mittelst des Rheders persönlichen Credit erhalten konnte, so ist der Fall zu Ende und der Kläger mit seinen Ansprüchen abzuweisen. (1 Mooré's Priv. Coun. Cas. 5.)

Ein gerichtliches Erkenntniß des Nord-Amerikanischen Richters Washington bestimmte, daß ein Bodmerei-Brief nichts von seiner Rechtskräftigkeit verliert, wenn der Schiffer, ohne Kenntniß und Bestimmung des Bodmerei-Gebers einen unrichtigen Gebrauch von seinem

Gelde macht. (Siehe 1 Washing. 293.) Es ist aber des Gebers Pflicht — so ward es in einem anderen Erkenntniß ausgesprochen — sich nach allen Umständen zu erkundigen, und wenn er das nicht thut, und es kann bewiesen werden, daß ein Theil der Anleihe völlig unnöthig war und nicht zu Reparaturen gebraucht worden ist, so verliert er sein Recht bis zu dem Belauf des unnöthig aufgenommenen Geldes. (Siehe Bee, p. 157.) Ganz im Gegensatz zu dieser Lehre ward es im obersten Gerichtshof von Pennsylvanien einmal entschieden, daß Bodmerei nach erfolgter Abreise des Schiffes genommen werden könne, und daß es nicht nöthig sei, daß das Geld zur Ausrüstung gebraucht werde. (Siehe 1 Peters, Rep. 386.)

Bestimmte Formen für Bodmerei-Contrakte sind nur selten in den See-Gesetzen der verschiedenen Nationen zu finden, und an die Formen welche bloßer Gebrauch, nach Maßgabe der Umstände eingeführt hat, ist man nicht gebunden. Das Kap. 23 der „Ordenanzas de Bilbao" enthält Formulare für Bodmerei auf Schiffe und auf Güter, und im Appendix zum zweiten Bande von Park's: „System of the law of marine Insurances" Edit. von 1842 p. 991—994 findet man die üblichen Englischen Formulare für Bodmerei-Briefe, Wechsel und Respondentia-Verpflichtungen. Diese sind jedoch nur Beispielsweise aufgeführt. Mehrere Entscheidungen Englischer Gerichtshöfe beweisen zur Genüge, daß man dort die besonderen Umstände der Verbodmung so wie den eigentlichen Zweck der eingegangenen Bedingungen immer richtig zu beurtheilen versucht, und mit lobenswerthem Rechtsgefühl darauf mehr Gewicht als auf die bloße Form gelegt habe. Dieß eben weil die Abfassung eines Bodmerei-Contraktes, der eine so große Verschiedenheit zuläßt, gewöhnlich das Werk eines Kaufmannes und nicht eines Rechtsgelehrten ist, so erheischt es die Billigkeit, daß man sich dabei eher an den Geist als an den Buchstaben des Dokumentes halte. Boulay-Paty, im ersten Bande seines „Cours de Droit Commercial Maritime, 1 Sect. p. 290" sagt folgendes: „Der Bodmerei-Contract wird auf die Weise abgefaßt, welche beide Theile für zweckdienlich erachten. Es ist hinreichend, daß man sich kategorisch ausdrücke, daß man die erforderlichen Bedingungen einrücke und daß nichts stipulirt werde, welches der Natur des Contraktes zuwider sein dürfte."

Der folgende, von Park berichtete Fall, bestätigt das Gesagte. Der Schooner Clarence, auf seiner Reise nach London begriffen, mußte mit beträchtlichem Schaden in einen fremden Hafen einlaufen,

wo der Schiffer zum Behuf der nöthigen Reparaturen £ 1077. —. borgte und darüber eine einfache Verschreibung in den Worten ausstellte: „Ich verpflichte mich selbst, mein Schiff und Takelage, Fracht „und Ladung, diese Summe, mit Zuschlag von 12 Procent Bodmerei-„Prämie, acht Tage nach meiner Ankunft in London zurückzube-„zahlen. Ferner enthielt die Verschreibung die Worte: „Ich verpflichte „mich hiedurch, mit Hintansetzung aller anderen Schulden oder Forderun-„gen das besagte Schiff nebst Fracht und Ladung, es möge dasselbe an-„kommen oder nicht.“ Es gab einen Prozeß. Im Gerichtshofe der „Common Pleas“ ward zu Gunsten des Beklagten entschieden, und zwar aus dem Grunde, daß der Bodmerei-Brief unvollkommen sei, indem die Forderung des Klägers nicht von der Seegefahr abgehangen habe, sondern immer rechtskräftig bleiben mußte, das Schiff möge ankommen oder nicht. Als diese Entscheidung vor den Appellationshof („Court of Errors“) unter dem Vorsitz des Oberrichters, Lord Tenterden kam, ward sie umgestoßen, und eine neue zu Gunsten des Klägers geben. „Es ist nicht nöthig,“ sagte der Richter, „daß das „Dokument ausdrücklich die Gefahr bestimme, welche der Bodmerei-„Geber zu übernehmen Willens sei; es ist hinlänglich, daß das Faktum „selbst aus der Wortfügung des besagten Instruments, nach seinem „Gesammtinhalte beurtheilt, hervorleuchte.“ Sodann setzte er hinzu: „Wären an die Stelle der Worte: acht Tage nach meiner Ankunft, „die Worte: acht Tage nach Ankunft meines Schiffes, gebraucht worden, „so hätte durchaus kein Zweifel darüber Statt finden können, ob der „Geber die Seegefahr zu übernehmen gesonnen gewesen sei, woferne „das Gegentheil nicht ausdrücklich stipulirt worden wäre. Man kann „nicht voraussetzen, daß Geber und Nehmer, die persönliche Ankunft „des Schiffers ohne sein Schiff dabei im Auge gehabt hätten; man „kann sicherlich nicht glauben, daß der Geber die Person des Schiffers „und seine persönlichen Mittel berücksichtigt habe, oder daß anderer „Seits, der Schiffer selbst, persönlich, und auf jeden Fall ohne Bei-„hülfe der Mittel, welche Schiff und Fracht ihm darbieten konnten, für „die Zahlung zu haften Willens gewesen sei. Die Worte: nach „meiner Ankunft müssen so gedeutet werden, als ob man: nach meiner „Ankunft mit dem Schiffe, oder nach der Ankunft meines Schiffes „habe sagen wollen.“ — Jene Worte vermeinte Lord Tenterden, bezögen sich augenscheinlich auf die mögliche Ankunft des Schiffes in einem anderen als dem bestimmten Hafen, damit der Geber in solchem

Falle seinen gerechten Vorzug vor anderen Gläubigern nicht verlieren könne.

Es hat auch Fälle gegeben, wo gewisse, theilweise Mängel in Abfassung des Bodmerei-Contraktes zum Vorwand genommen worden sind, um sich den eingegangenen Verbindlichkeiten zu entziehen. (Siehe 1 Haggs Adm. Rep. 176.) Aber, in dem bereits oben (S. 252) berührten Falle des Schiffes Nelson, entschied Lord Stowell, daß man bei Bodmerei-Briefen nicht nach gewöhnlicher Manier verfahren und das Ganze für ungültig erklären dürfe, weil ein Theil fehlerhaft sei. „Wir trennen, — sagte er — „die verschiedenen Theile von einander, verwerfen die fehlerhaften, und beugen uns vor der Autorität derer, die zu gelten berechtigt sind."

Unter der anerkannten Wichtigkeit und Nothwendigkeit einer möglichst klaren Wortfügung in der Abfassung eines Bodmerei- oder Grosavantur-Contraktes (Respondentia Bond) darf der folgende sonderbare Fall nicht unberührt bleiben, den uns die Geschichte der in den vereinigten Staaten Nord-Amerika's entschiedenen Rechtsfälle im Assecuranzfache aufbewahrt hat. (Siehe W. Phillips' Law of Insur. Vol. I Chap. XIII p. 739.)

Ein Großavantur- oder Respondentia-Contrakt war in Philadelphia zur Zeit der üblichen alten Form gezeichnet worden, der unter andern, folgende Bedingung enthält: „Sollte das Schiff auf seiner „Reise, durch Feuer, feindliche Nehmung oder ähnliche Zufälle verloren „gehen und sollte der Borger innerhalb drei Monaten nach einem „solchen totalen Verluste, unter geleistetem Eide, dem Darleiher einen „richtigen und verhältnißmäßigen Havarei-Antheil aller in dem besagten „Schiffe verladen gewesenen Gelder oder Waaren und Güter, oder „des aus den letzteren gelösten Netto-Produktes, und aller in den „Laufe der besagten Reise ihm zugeflossenen und in denselben verladenen Güter, welche sonst nicht unvermeidlich verloren gegangen sein „möchten, ausbezahlt haben, so ist der ganze Contrakt für null und „nichtig zu erachten, der Darleiher verpflichtet Havarei zu bezahlen, „aber seines Antheils an dem Geborgenen zu genießen berechtigt, als „ob er Versicherer wäre.

Das Schiff stieß, indem es von Calcutta stromabwärts segelte, und ward dadurch leck, welches den Schiffer veranlaßte, der nöthigen Reparaturen wegen, Isle de France anzugehen. Da es sich aber auf der Abreise ergab, daß es dennoch in schlechter Condition blieb, so ward nach Martinique gesteuert, wo es als der Reparatur unwerth

geachtet und condemnirt, dessen Ladung aber mit einem anderen Schiffe nach Philadelphia versandt ward. Das Netto-Produkt der hier verkauften Güter erreichte den Belauf der auf Respondentia geliehenen Summe, nebst Interessen nicht, und die Borger, welche diese zu Gunsten des Darleihers abandonirt hatten, hielten sich aller weiteren Verbindlichkeit entschlagen und stützten sich dabei auf den Grund, daß das Schiff vollkommen verloren gegangen sei.

Der Oberrichter Tilghman entschied aber folgendermaßen: „Die „Gefahr, welche der Angabe der Borger zufolge, der Darleiher übernommen hatte, bezog sich auf das Schiff, nicht auf die Güter, so „daß, wenn das Schiff glücklich zurückgekommen wäre, die Borger „das ganze geliehene Kapitel, nebst Interessen hätten ersetzen müssen, „selbst wenn auch durch Zufall, die Güter alle verloren gegangen „wären. Dies würde ein außerordentlicher und sehr harter Fall sein, „wenn man erwägt, daß nicht das Schiff, sondern die Güter für „die Anleihe verpfändet waren."

„Diese Auslegung aber steht so sehr mit dem Geiste des Contraktes im Widerspruche, daß sie unmöglich Stich halten kann."

„Also, wenn die Borger sich buchstäblich an die Worte des Con„traktes halten wollten, so würden sie Unrecht haben, weil das Schiff, „sobald das Produkt desselben sich in baarem Gelde in den Händen „des Rheders befindet, nicht als total verloren angesehen werden „kann."

„Wären sie aber geneigt, sich an den Geist des Contraktes zu „halten, so würde ihnen das Recht ebenfalls entgegen sein. Dem „ursprünglichen Contrakt muß also die Absicht zum Grunde gelegen „haben, daß die Borger die Schuld bezahlen sollten, wenn sie alle „ihre Güter unbeschädigt bekämen."

IV. Allgemeine Erfordernisse des Bodmerei-Contraktes und betreffende Vorschriften der wichtigsten Handelsstaaten.

Im Allgemeinen bestehen die wesentlichsten Erfordernisse eines Bodmerei-Contraktes oder Briefes in folgenden Punkten, welche theils gesetzlich bestimmt sind, theils zu Gunsten eines klaren Einverständnisses zwischen dem Geber und dem Nehmer eingeführt werden müssen.

Der Name des Gebers und des Nehmers; der Name des Schiffes und des Schiffers; Ort und Zeit des Contraktes; der eigentliche Gegenstand; die Summe und Ursache der Verbodmung; die Benennung der Reise oder der Zeit auf welche die Anleihe gemacht wird und die Zeit der Zurückbezahlung; endlich die Prämie. Als Beispiel siehe den Französischen „Code de Commerce," Tit. IX Art. 311; ferner Spanisches Handels-Gesetzbuch, Buch III Tit III Abschnitt II § 814. das Preußische Allgemeine Land-Recht § 2393, den Portugiesischen „Codigo Commercial," Art. 1623, und das Holländische Handels-Gesetzbuch von 1838, genannt: „Wetboek van Koophandel," Buch I Tit. VIII Art. 570. Besondere, in Frankreich, Holland, Portugal und Spanien übliche und nicht zu vernachlässigende Formalitäten sind folgende: In Frankreich muß der Geber, bei Strafe des Verlustes seines Privilegiums, seinen Contract innerhalb zehn Tagen, von Date desselben, bei dem Commerz-Tribunal des Ortes, wo das Bodmerei-Geld erhoben wird, einregistiren lassen. Wird der Contrakt in der Fremde abgefaßt, so muß er dafür sorgen, daß der Schiffer der für Schiffsbedürfnisse Geld anleiht, dazu von dem Französischen Consul, oder in dessen Ermanglung, von den Lokal-Autoritäten berechtigt werde. Siehe „Code de Commerce," Artikel 234, 311, 312. Und in Holland muß nach dem besagten Gesetzbuche, Art. 571, jeder Bodmerei-Brief innerhalb acht Tagen in der Kanzlei des Arrondissements-Gerichts, wo er unterzeichnet worden, einregistrirt werden. Findet der Vorschuß auf ein fremdes Schiff statt, welches im Königreiche nicht ausgerüstet worden, so muß derselbe ebenfalls in der Kanzlei des Arrondissements, wo der Bodmerei-Contrakt geschlossen worden, eingezeichnet werden. Ferner wird, Art. 572, bestimmt, daß der Nehmer persönlich gegen den Geber für Capital und gesetzliche Zinsen haften muß, wenn eine dieser beiden Vorschriften vernachlässigt worden, weil alsdann der Contrakt nicht als Bodmerei betrachtet werden darf. In Spanien muß der Schiffer oder Nehmer, wenn er auf Spanischem Gebiete Geld auf Bodmerei nehmen will, dazu von dem Commerz-Tribunal des Hafens, wo er sich befindet, oder wenn im Auslande, von dem Spanischen Consul, oder in dessen Ermanglung von der Local-Behörde, in Handelssachen besonders dazu authorisirt werden. Spanisches Handels-Gesetzbuch, § 644 und 813.

Das Portugiesische Handels-Gesetzbuch: „Codigo Commercial Portuguez" enthält folgende Bestimmungen, die in den andern Nach-

ahmungen des Französischen „Code de Commerce“ nicht zu finden sind, und wohl Beachtung verdienen.

Art. 1627. „Kein Darleihen auf Casco oder auf eine Ladung „kann als Bodmerei angesehen werden, noch kann es seine Wirkung „haben, wenn der Darleiher nicht einige der Seegefahren übernimmt.

Art. 1628. „Null und nichtig ist jede Bodmerei, welche auf die „bereits von Anderen übernommenen Gefahren oder auf bereits zum „Vollen versicherten Gegenstände geschlossen wird. Im Contraven„tionsfall muß der Nehmer oder Borger dem Geber persönlich für den „Belauf der Anleihe haften, selbst in dem Falle, wo der Gegenstand „des Contraktes, zu der Zeit und an dem für das Ende der Gefahr „bestimmten Orte zu Grunde gingen.“

Art. 1629. „Wenn Versicherung gegen einige, einzelne Gefahren „oder nur auf einen Theil des Schiffes oder der Ladung genommen „worden ist, so kann Bodmerei auf den nicht versicherten Theil, bis „zu seinem vollen Werthe oder Belege, genommen werden.“

Art. 1630. „Woferne der Bodmerei-Contrakt keine besondere „und specielle Uebereinkunft in Betreff gewisser Gefahren enthält, da „muß der Geber für alle See-Gefahren haften. Findet eine Be„schränkung statt, so haftet er nur für die im Contracte stipulirten „Gefahren. Der Darleiher muß immmer einen Theil der „See-Gefahren laufen, bei Strafe des Verlustes aller Rechte des„selben als Wechsel zu gelten, wie das im Art. 1627 stipulirt ist.“

Daß in den drei oberwähnten Fällen der Aufnahme des Bodmerei-Geldes in der Fremde, die gesetzlichen Vorschriften größtentheils nur Französische, Holländische, Portugiesische oder Spanische Schiffer betreffen, fällt in die Augen. In der Regel ist es baares Geld, was der Bodmerei-Geber zum Ankauf von Bedürfnissen oder von Waaren u. s. w. hergiebt. Daß das Darlehen auch in Waaren oder in einem Antheil an der Ladung bestehen kann, ist, Emérigon zufolge, Buch 2 Chap. 5 Sect. 4, unbezweifelt. — Jedoch darf es nicht übersehen werden, daß in beiden von ihm berührten Fällen, auf welchen sich diese Regel stützt, er selbst als Schiedsrichter die Entscheidung gab. — Das Spanische Gesetzbuch von 1829 sagt in seinem Art. 816: „Das Darlehn auf Bodmerei darf nicht blos in baarem Gelde, sondern „auch in Gegenständen die zum Dienst und Verbrauch des Schiffes „dienen, wie auch in Kaufmannsgütern gemacht werden; in welchem „Falle für diese Gegenstände ein bestimmter Preis durch Uebereinkunft „unter den Partheien festzusetzen ist.“

In allen übrigen Werken, welche bei der Ausarbeitung dieſer Ausgabe zu Rathe gezogen worden ſind, iſt in den Regeln über dieſen Punkt eine Lücke.

V. Die Frage des Prioritäts-Rechtes bei der Concurrenz mehrerer Bodmerei-Contrakte. Neuer und merkwürdiger Hamburgiſcher Rechtsfall in dieſem Betreff.

Eine wichtige Frage für die Sicherheit des Bodmerei-Gebers erhebt ſich in der Vorausſicht mehrerer Verbodmungen auf derſelben Reiſe durch wiederholte Unglücksfälle, wenn der Werth des mehrmals verbodmeten Schiffes u. ſ. w. zur Bezahlung der ſämmtlichen Bodmerei-Forderungen nicht hinreicht. Im gewöhnlichen Geſchäfts-Verkehr beſitzt derjenige, der auf ein beſtimmtes Unterpfand Geld vorſchließt, ein natürliches, und wenn er der erſte iſt, auch das erſte Recht an daſſelbe. In Bodmereifällen aber iſt das Verhältniß umgekehrt — wer zuletzt leiht wird zuerſt bezahlt und beſitzt den Vorzug von ſeinen Vorgängern, und zwar aus dem natürlichen Grunde, weil der letzte Vorſchuß zu der Rettung früherer Vorſchüſſe, zur Erhaltung des Pfandes und zu der Fortſetzung einer Reiſe in deſto größerem Maße beiträgt, als dieſe ohne ihn nicht hätte vollendet werden können, und weil er folglich eben darum in der Geſtalt einer unbedingten Nothwendigkeit erſcheint, die gebietender als je zum Vortheil des Ganzen dient. Ehemals hatte in Hamburg der ältere Bodmereibrief den Vorzug vor dem jüngeren; aber ſchon ſeit 1618 iſt der Artikel, welcher dieſes verordnete, abgeändert worden. (S. Tit. 18 Art. 2.) „Nimmt ein Schiffer“ — ſo heißt es jetzt — „bei den Rhedern und Schiffsfreunden, oder auch ſonſt außerhalb Landes Geld „auf Bodmerei, ſo ſoll immer der, welcher die jüngſte Verſchreibung „beweislich einzuwenden hat, vorgezogen werden.“ Der Franzöſiſche „Code de Commerce,“ Art. 323, drückt ſich folgendermaßen aus: „Die während der letzten Reiſe eines Schiffes angeliehenen „Gelder werden vorzugsweiſe vor denen bezahlt, welche zum Behuf „einer früheren Reiſe geborgt worden ſind, ſelbſt dann, wenn es erklärt worden iſt, daß ſie nur als fortgeſetzter oder erneuerter Vorſchuß gelaſſen worden ſind. Die während einer Reiſe angeliehenen

„Gelder genießen über diejenigen, welche vor der Abreise geborgt „worden wären, eines bestimmten Vorzugs; und wo mehrere An„leihen während derselben stattgefunden, wird immer der letzten der „Vorzug über die vorangehenden gegeben.“ — Die Preußischen Gesetze (§ 2345 und 2449) sagen: „Ist wegen derselben Sache „mit Mehreren Bodmerei geschlossen worden, so hat diejenige, welche „der Schiffer im Nothhafen genommen hat, vor allen vorhergehenden „den Vorzug. Von mehreren durch den Schiffer auf derselben Reise „im Nothhafen geschlossenen Bodmereien, geht die jüngere der älteren „vor. Diesen folgen, nach der Ordnung der Zeit, diejenigen Bod„merei-Gläubiger, welche ihre Forderungen auf den Schiffs-Doku„menten haben verzeichnen lassen. Alle übrigen Bodmerei-Forderun„gen haben, ohne Unterschied der Zeit, gleiche Rechte.“

In dem am 30 Mai 1829 promulgirten neuen Spanischen Handels-Gesetzbuche Tit. III Abschnitt 2 § 829 heißt es: „Die für „die letzte Reise des Schiffes auf Bodmerei gemachten Darlehen sind „vorzugsweise vor denen der früheren Reisen zu bezahlen, selbst wenn „von diesen die Zahlungszeit durch einen ausdrücklichen Vertrag weiter „hinausgesetzt wäre.“ Und im § 830 wird gesagt: „Die während „der Reise gemachten Darlehen haben den Vorzug vor denen, die „vor Abfertigung des Schiffes gemacht waren, und wenn mehrere „vorhanden sind, so haben die von späterem, den Vorzug vor denen „von früherem Datum.“

Nach den Schwedischen Bodmerei-Gesetzen (Kap. 8) heißt es: „Sind mehrere Bodmerei-Briefe auf dasselbe Pfand ausgestellt, so geht „der jüngere dem älteren vor. Sind sie aber alle an einem Orte „ausgestellt und ist der Unterschied im Alter nicht über acht oder zehn „Tage, so sollen sie von gleichem Werthe sein, und deren Einhaber „zugleich zum Pfande und zur Bezahlung gelangen.“ Das Holländische Gesetzbuch von 1838 „Wetboek van Koophandel“ enthält Art. 581 eine dem „Code de Commerce“ ähnliche, aber umfassendere Bestimmung. Es sagt: „Die für Schiffs-Bedürfnisse wäh„rend der letzten Reise eines Schiffes angelehenen Summen müssen „vorzugsweise über den Schuldbetrag eines unbezahlten Ankaufs, so „wie auch über die zum Behuf einer früheren Reise geborgten Gelder, „wieder erstattet werden. Die von dem Schiffer während und zum „Behuf der Reise aus Noth aufgenommenen Gelder, besitzen den Vor„zug über die früher, vor der Abreise erhobenen Summen; und wo „mehrere Anleihen während derselben Reise stattgefunden, besitzt die

„letzte“ — ganz wie in Frankreich — „immer den Vorzug über die „jenige, die ihr vorangegangen ist. Alle im Laufe einer und der „selben Reise und in demselben Nothhafen, während desselben Aufent „haltes, auf Bodmerei erhobenen Gelder konkurriren mit einander. Auch die Dänischen Gesetze haben den jüngeren Bodmereien den Vorzug vor den älteren gegeben (Art. 4) und dies ist nicht minder der Fall in England. „Wenn dergleichen Bodmerei-Contrakte“ — sagt Hildyard in der letzten Auflage von Parks „System of the Law of marine Insurance,“ 1842. Vol. II p. 882 — „mehrere Male „während einer Reise stattgefunden, und der Werth des Schiffes nicht „hinreicht, um sie alle zu befriedigen, so fällt das Prioritäts-Recht „der Zahlung dem letzten, dem Datum zufolge, zu, weil das letzte „Anleihen zur Erhaltung des Schiffs gedient hat, und weil ohne „dasselbe die früheren Darleiher ihre Sicherheit ganz verloren haben „würden. Wenn aber der Schiffer, nachdem er sich an seine Rheder „gewandt und von ihnen den erforderlichen Credit zur Bezahlung der „neuen Reparaturen erhalten hat, dennoch einen Bodmerei-Contrakt „zeichnet, so hat der zuerst unterschriebene Contrakt den Vorrang vor „den übrigen.“ Dieser Fall ist in keinem anderen Gesetzbuche mehr gesehen.

So lange der Werth des verbodmeten Gegenstandes zur Befriedigung der verschiedenen Bodmereiforderungen hinreicht, übt die Rangordnung augenscheinlich keinen wesentlichen Einfluß auf die Verhältnisse der respektiven Bodmerei-Geber und auf das Schicksal ihrer Forderungen aus. Aber sie wird wichtig bei unzulänglichem Werth dieses Gegenstandes, besonders wo Forderungen erscheinen, die überall und unter allen Umständen den unbedingten Vorzug vor allen übrigen genießen, wie z. B. die Volkshauer, das Bergelohn in Strandungsfällen u. s. w.

Im zweiten Buche Tit. I Art. 129 des Französischen „Code de Commerce“ ist die Rangordnung der verschiedenen privilegirten Forderungen an ein Schiff bestimmt, und in eilf Classen eingetheilt, von denen die vor der Abreise vorgeschossenen Bodmerei-Gelder in der neunten zu finden sind. Sodann heißt es: „Bei Unzulänglichkeit „des Pfandes besitzen die Gläubiger einer jeden der besagten eilf verschiedenen Classen ein gleiches Recht,“ und im Art. 192 ist stipulirt: „daß um die Gültigkeit der auf Schiff, Kiel, Takelage, Geräthschaften u. s. w. gemachten Bodmerei-Vorschüsse und der darauf „beruhenden Forderungen zu rechtfertigen, die betreffenden vor einem

„Notarius gemachten, oder privatim unterzeichneten Contrakte, inner-
„halb zehn Tagen nach dem Datum ihrer Ausfertigung bei der Kanzlei
„des Handels-Gerichtes in doppelter Expedition niedergelegt werden
„müssen.“ Im Art. 331 heißt es: „Wenn beides Assekuranz- und
„Bodmerei auf dasselbe Schiff, oder auf dieselbe Ladung stattfinden,
„soll im Strandungsfalle das Produkt der aus dem Schiffbruche ge-
„retteten Waaren zwischen ihnen, das heißt dem Bodmerei-Geber für
„seinen Vorschuß, ohne Prämie, und dem Versicherer, pro rata ihrer
„respectiven Forderungen getheilt werden, ohne Präjudiz obiger, im
„Art. 191 stipulirten Privilegien.“

Faßt man diesen Artikel nach seinem Wortlaute auf, so scheint hier ein Princip aufgestellt zu sein, welches geradezu mit der Bevorzugung der während einer Reise aufgenommenen Bodmerei-Gelder über die vor der Abreise erhobenen, Art. 323 zufolge, streitet. Möglich aber wäre es, daß der Art. 331 und die angeführten Worte: „sans préjudice des privilèges établis à l'Art. 191“ die Bedeutung hätten, daß jene Privilegien die Wirkung des Art. 331 nicht präjudiciren sollten, statt umgekehrt. Denn wenn die Vertheilung so ohne weitere Rücksichten stattfinden soll, so wäre es doch auffallend, daß der Nehmer keine Verpflichtung haben sollte, dem Bodmerei-Geber anzuzeigen, daß das Objekt auch versichert sei, und umgekehrt, dem Versicherer, daß dasselbe bereits verbodmet sei. Der Umstand würde doch wesentlich auf die Gefahr beider wirken. Nach der von Boulay-Paty im ersten Bande seines „Cours de Droit marit.“ p. 146—148 gegebenen Erläuterung, bezögen sich die besagten Worte nicht auf die Fälle, wo der Capitain, nach dem Beginn der Reise Behufs der erforderlichen Reparaturen in einem Nothhafen Gelder auf Bodmerei nähme, weil es dann einverstanden bliebe, daß die Rechte des Bodmerei-Gebers jedenfalls den Vorzug über die vor der Reise erhobenen Gelder behielten, welches sich schon dadurch erweisen ließe, daß der § 9 des Art. 191 den Rechten des Bodmerei-Gebers den Vorrang über die im § 10 den Versicherern eingeräumten Rechte für Prämien-Forderungen gestattete.

Wir halten uns verpflichtet, bei dieser Gelegenheit unseren Lesern einen kürzlich hier beendigten Rechtsfall vorzuführen, der sowohl seiner complizirten Natur als der daraus hervorgegangenen, gefährlichen und unseres Erachtens gar nicht zu rechtfertigenden Innovation in der bisherigen Gesetzgebung, in Betreff des Vorzugs des jüngeren Bodmerei-Briefes vor dem älteren, eine besondere Wichtigkeit erlangt

und besondere Aufmerksamkeit verdient. Es ist eben diese besondere Wichtigkeit der gerichtlichen Entscheidungen, welche, hoffen wir, der Länge unserer Auseinandersetzung zur Entschuldigung dienen wird.

Das Dänische Brickschiff Verein, geführt vom Schiffer Jacob Schwenn, war am 30 August 1848 von New-York mit einer assortirten Ladung Güter nach Ciudad de Bolivar (Venezuela) oder andern Häfen des Oronoko-Flusses abgegangen war, um sie dort gegen eine andere auszutauschen, die nach Bremen, Hamburg oder Triest oder nach anderen Europäischen Häfen, nicht weiter nördlich als Hamburg, geführt werden sollte. Heftiges Unwetter und große Havarien auf der Reise nach Bolivar, zwangen dasselbe in den Hafen von St. John, auf der Insel Antigua, einzulaufen, um die nöthigen Reparaturen vorzunehmen, wozu es ihm aber an den erforderlichen Mitteln gebrach und wo er diese selbst auf Bodmerei nicht erhalten konnte. Der Agent des Schiffers, Namens Bennett, hatte am 12 October 1848 das vorhandene Geldbedürfniß, ohne Erfolg, in den dortigen Blättern anzeigen lassen. Der Schiffer entschloß sich demnach, seine gesund gebliebene Ladung, unter gehöriger Autorisation, öffentlich verkaufen zu lassen, da aber das Provenü derselben nicht hinreichte um seine Schuld zu tilgen, so erhielt er von dem Schiffs-Baumeister John Winter, der die Reparaturen besorgt hatte, einen Vorschuß von £ 266. 7s 10d, wofür er einen Bodmerei-Brief auf Schiff und Fracht, zu einer Prämie von 30 Procent zu seinen Gunsten unterschrieb. Die Total-Forderung für diesen Brief war demnach £ 346. 6s 2d, zahlbar binnen 24 Stunden nach glücklicher Ankunft in Hamburg oder einem anderen Europäischen Löschplatze. Bei seiner Ankunft in Bolivar hatte der Capitain Schwenn die Ansprüche der Ladungs-Interessenten für ihre verkauften Güter zu befriedigen, zu welchem Behuf er von dem dortigen Hause der Herren C. Thurion und Comp. die Summe von £ 4561. 97 Ct. borgte, und dafür einen zweiten Bodmerei-Brief zu 30 Procent zeichnete.

Es ist in den gerichtlichen Verhandlungen viel Gewicht darauf gelegt worden, ob die zweiten Bodmerei-Geber Kenntniß von der früheren Bodmerei gehabt, ob der Schiffer ihnen dieselbe absichtlich verhehlt habe oder nicht, — aber auf ihr gutes Recht als zweite Bodmerei-Geber und als solche zur Priorität berechtigt, scheinen uns diese Fragen, wie man im Verfolg ersehen wird, durchaus keinen Einfluß üben zu dürfen. Denn der offenbare Zweck dieser zweiten Bodmerei war kein anderer als der, den Schiffer in den Stand zu setzen, seine Reise zu

vollenden, um der Nothwendigkeit zu entgehen, sein Schiff in Bolivar verkaufen zu müssen und um die Fracht verdienen zu können, die dem ersten Bodmerei-Geber ausdrücklich verpfändet war. In Bolivar hatte der erste Bodmerei-Brief keinen Vertreter, noch ein Recht auf unmittelbare Zahlung zu bestehen. Wäre es anders gewesen und wäre in Folge irgend eines neuen Unglücks, die ganze Unternehmung in Bolivar zum Schlusse gekommen, dann allerdings hätte er ein Prioritäts-Recht vor den Forderungen der Ladungs-Interessenten geltend machen können. Anstatt also, wie man zu behaupten geneigt sein möchte, das Recht des ersten Bodmerei-Gebers weiter zurückgesetzt zu haben, als es die Macht der Umstände von selbst thun mußte, hatte man wissentlich oder nicht, sein Interesse befördert und ihm auf dem Wege zur Zahlung fortgeholfen.

Die Herren F. Meyer u. Comp. traten als Inhaber des zweiten in Bolivar gezeichneten Bodmerei-Briefes, der Schiffsmakler J. M. Precht Namens J. Tindall und Comp. in London, als Inhaber des früheren in Antigua ausgeführten, auf. Die beiden Partheien, als die Sache vor dem Handelsgerichte zur Klage kam, verstanden sich einstweilen über den Verkauf des Schiffes, durch die Schiffsmakler Knöhr und Burchard, welche sofort vom Gericht dazu berechtigt wurden. Hier, hätten die Partheien oder vielmehr ihre Vertreter, vor Gericht für gut gefunden, sich darnach zu erkundigen, (welches keineswegs aus den prozeßualischen Akten hervorleuchtet) würde man gefunden haben, daß das Netto-Produkt der im Hamburg gewonnenen Fracht, sich auf Bco. ℔ 5469. 6 ß belief. Die ursprünglichen Kläger in den Verhandlungen waren obbesagte Herren F. Meyer und Comp., welche das überall in Anwendung kommende Vorzugs-Recht des jüngsten Bodmerei-Briefes vor seinen Vorgängern, geltend zu machen suchten. Dies ward von dem Beklagten, J. M. Precht für Tindall, bestritten, unter der Behauptung, daß ein Vorzugs-Recht jüngerer Bodmerei nur dann zulässig sein könne, wenn zwischen ihr und der älteren eine Seegefahr liege,*) und wenn die jüngere Bodmerei den Gegenstand der älteren

*) Dies sind Pöhls eigene Worte im dritten Theil seiner Darstellung des Seerechts, S. 858. Die ganze hierauf folgende Argumentation bezieht sich auf mehrfache Bodmereien an demselben Orte, woraus es sich dann, Pöhls zufolge, von selbst ergeben würde, daß der Vorrang der jüngeren Bodmerei vor der älteren, unantastbar bleiben muß, sobald sie an einem andern Orte genommen worden ist, der durch eine dazwischen tretende Seegefahr von dem früheren getrennt wird. Man wird doch wohl nicht behaupten wollen, daß zwischen Antigua und Bolivar keine Seegefahr gelegen habe?

Verpfändung von neuem rettete. In diesem Falle aber, ward gesagt, könne die jüngere Bodmerei-Forderung nicht aus Bolivar datiren, denn das Geld sei nicht dort zur Fortsetzung der Reise angeliehen worden, sondern sie datire vielmehr schon aus Antigua, denn sei eigentlich die Valuta der in Bolivar bezahlten Summe hergegeben worden. Das Handels-Gericht gab am 12 November 1849 seine Entscheidung, in deren Folge die Priorität des am 11 Januar desselben Jahres zu Bolivar formell gültig ausgestellten Bodmerei-Briefs vor dem am 21 December 1818 zu Antigua unterzeichneten, unbedingt anerkannt ward, wenn nicht etwa, hieß es, von dem Beklagten die rechtliche Wirksamkeit desselben aus materiellen Gründen mit Recht angefochten werden könnte. Es ward ferner anerkannt, daß die zu Bolivar getroffene Maßregel eine völlig befugte sei, daß die derzeitigen Bodmerei-Geber gehörig von der Sachlage unterrichtet, als sie es sein mußten, nicht mehr auf Bodmerei darleihen durften, als zur Abfindung der gedachten Ansprüche der Ladungs-Destinataire wirklich erforderlich war, daß Capitain Schwenn nicht den Gesammtbetrag der in Bolivar zu $ 4561. 97. gemachten Taxe des Provenüs der zu Antigua verkauften Ladung zu ersetzen gehabt, sondern verpflichtet gewesen sei, den auf die Waaren kommenden Havarie-Beitrag in Abzug zu bringen, und endlich, daß die ganze Bodmerei-Forderung, den Beklagten gegenüber, um so viel als die Destinataire der zu Antigua verkauften Ladung zur Havarie grosse beizutragen gebunden gewesen sein würden, in Capital und Prämien-Beitrag beschränkt werden, aber darum nicht minder derselben Priorität vor der anderen Bodmerei-Forderung genießen müsse. Die Betheiligten wurden demnach aufgefordert, innerhalb acht Tagen ihre Competenz wegen des Betrags, den die Destinataire der Ladung nach dem Taxwerthe von $ 4561. 97. zur Havarie grosse contribuiren müßten, vorzulegen u. s. w.

Gegen diese Entscheidung ward an das hiesige Ober-Gericht beiderseitig appellirt, und dieses entschied am 25 Februar 1850 folgendermaßen: „daß das Handelsgerichtliche Erkenntniß vom 12 November v. J. in der Sache selbst dahin zu reformiren sei, daß die beiderseitigen Bodmerei-Briefe im Allgemeinen für gleichberechtigt „zu erklären blieben, die klägerische Bodmerei-Forderung jedoch, dem „Beklagten gegenüber um so viel als die Destinataire der zu Antigua verkauften Ladung zur Havarie grosse zu contribuiren hatten, im „Capital und demgemäß in Prämienbetrag zu beschränken sei.“ Auch ward in diesem Erkenntniß den Betheiligten die Pflicht auferlegt, ihre

Competentien wegen des vorgedachten, nach dem in Bolivar erfolgten Taxwerthe der in Antigua verkauften Waaren ℳ 4561. 97 zu bemessenden Beitrag zur Havarie grosse, binnen 8 Tagen zu rechtfertigen.

Von diesem Urtheil des hiesigen Ober-Gerichts ward abermals beiderseitig am 4 Mai 1850 an das Ober-Appellations-Gericht in Lübeck appellirt, und dieses durch ein am 30 Juni 1851 abgegebenes Erkenntniß bestätigte in toto das besagte Urtheil des Hamburgischen Ober-Gerichts. Da die Conformität beider vorhergegangenen Erkenntnisse des hiesigen Handels-Gerichtes und des Ober-Gerichts hinsichtlich des von dem Betrage des jüngsten Bodmerei-Briefes zu kürzenden Beitrages, den die Ladungs-Interessenten des Schiffes Verein zu der Havarie grosse in Antigua hätten leisten müssen, jeden Appel der Kläger über diesen Punkt, nach Hamburgischen Rechts-Grundsätzen ausschließt, so hatte das Lübecker Ober-Appellations-Gericht nur über das Ansuchen der Kläger in Bezug auf die Prioritäts-Frage zu entscheiden, worauf es doch hier hauptsächlich ankömmt. In diesem Betreff müssen wir offenherzig bekennen, daß wir der Motivirung der von demselben ausgegangenen Entscheidung, trotz der seinen Mitgliedern, ihren Einsichten und ihrer Rechtskunde gebührenden Achtung, durchaus nicht beipflichten und dieselbe sogar nicht ohne einiges Befremden haben lesen können. Der Standpunkt, der zur Beurtheilung der ganzen Sachlage gewählt worden ist, scheint uns durchaus falsch.

Die erste wichtige Frage, die hier zu entscheiden blieb, betraf doch wohl unleugbar die Rechtmäßigkeit der zu Bolivar contrahirten zweiten Bodmerei-Schuld, ob nämlich der Capitain Schwenn befugt war, durch Contrahirung derselben die Fortsetzung seiner Reise zu ermöglichen. Hievon ist gar keine Notiz genommen worden. Nur dann, wenn dem Capitain Schwenn eine solche Befugniß abgesprochen werden mußte, konnten, wie es uns scheint, E. Thirion u. Comp. auf dieselben Rechte, welche die mit ihrem Gelde befriedigten Ladungs-Interessenten besaßen, beschränkt werden. Ohne sich jedoch auf die Untersuchung dieser Frage im geringsten einzulassen, tritt das Ober-Appellations-Gericht mit einer Rechtfertigung der vorgefaßten seltsamen Idee auf, daß die zweite Bodmerei nur die natürliche Folge der ersten sei, und demnach zwar gleiche Rechte mit ihr, aber auch nicht mehr beanspruchen könne. „Der Vorzug der jüngeren Bodmerei vor der „älteren" — wird in der Begründung des Ober-Appellations-Gerichtlichen Erkenntnisses gesagt — „setzt nothwendig voraus: daß „sie eine neuere, von dem der die ältere veranlaßt hat unab-

„hängigen, das Schiff betroffenen Unglücksfall, oder
„man wolle die folgenden Worte nicht überſehen! — „für daſſ
„entſtandenen Bedürfniſſe ihre Entſtehung verdanke. B
„aber“ — wird ferner geſagt — „ſteht die Bodmerei von C. Th
„rion u. Comp. in ſo engem Cauſalnexus mit dem Gegen
„welches die Zeichnung des Bodmerei-Briefes von John Wim
„nöthig gemacht hatte, nämlich der Reparatur und Ausrüſtung d
„Schiffes auf Antigua, daß beide Bodmereien, wenn auch nicht gl
„zeitig geſchloſſen, doch aus einer und derſelben Noth des Sch
„hervorgegangen aufgefaßt werden dürfen.“ In der ſpäteren
aus gefloſſenen Folgerung, daß C. Thirion u. Co., weil ſie d
Geld zur Befriedigung der Anſprüche der Ladungs-Intereſſenten h
gegeben, kein neues, dingliches Recht an dem Schiffe und der Fr
erhalten hätten, ſondern nur in die Fußſtapfen der beſagten Ladun
Intereſſenten getreten wären, und daß der Bodmerei-Geber Wim
in Antigua, für ſeine erſt in Hamburg (oder in einem andern E
ropäiſchen Löſchplatz) zahlbare Bodmerei auf die ganze Reiſe,
einer Abmachung in Bolivar, mit ihnen wegen des Taxwerthes d
Waaren (abzüglich des Beitrags derſelben zur großen Havarie)
gleichem Rechte an dem Verkaufs-Provenü des Schiffes, und der fr
pro rata ſeiner geſammten Forderung partiſipirt haben würde,
dieſer Folgerung, ſagen wir, und in dem daran gehängten Sch
daß Thirion u. Cp. ein Mehreres als eine Konkurren
gleichem Rechte in Hamburg nicht in Anſpruch nehmen k
ſcheint uns, wie geſagt, der wahre Standpunkt, von dem man
ausgehen ſollen, ganz und gar verfehlt zu ſein. Die erſte Frage,
ſo eben bemerkt haben, die zu entſcheiden blieb, war die, ob der C
pitain Schwenn rechtmäßig befugt war, die zweite Bodmere
zeichnen oder nicht. Hatte er den mit ſeiner beſonderen Lage
knüpften Umſtänden ſorgfältige Rechnung getragen, und ſich
wiſſenhafter Weiſe von der Nothwendigkeit, oder, wenn m
lieber will, von der Zweckmäßigkeit der Zeichnung eines zweiten B
merei-Briefes vollkommen überzeugt, ſo konnte allen Geſetzgebung
gemäß über den ihm gebührenden Vorzug vor dem erſteren kein
kein Zweifel herrſchen.

Das Brickſchiff Verein war für eine Reiſe von New-York nach
Bolivar, und von dort nach einem Europäiſchen, nicht weiter nördl
lich als Hamburg gelegenen Hafen befrachtet. Dies war ſein eigen
licher Beſtimmungshafen, nicht Boliyar, wohin es nur eine Ladung

zu bringen und eine andere einzunehmen hätte. Unter dieser Ansicht konnte Bolivar allerdings nicht als Nothhafen angesehen werden, aber es bildete eine Episode der Reise, es war ein Zwischenhafen, völlig so als St. John in Antigua. Dieser letztere ward jedoch durch die Nothwendigkeit, dort Reparaturen halber einlaufen zu müssen, zum Nothhafen. Wenn nun die zur Bezahlung der erforderlichen Reparaturen nöthigen Gelder dort nicht aufzutreiben waren, und die Ladung deswegen verkauft werden mußte, so trat an die Stelle des Unglücks, welches das Schiff dahin geführt hatte, unbezweifelt ein neues ein, nämlich die Unmöglichkeit, sich dort, wie es das Resultat der von dem Schiffs-Agenten Benekt gemachten öffentlichen Anzeige des Bedürfnisses eines Bodmerei-Anlehens erweist, das zu den Reparaturen erforderliche Geld zu verschaffen, die Nothwendigkeit dasselbe aus dem Verkauf der Ladung zu lösen, und das dadurch geschaffene Bedürfniß des Ersatzes an die Ladungs-Interessenten in Bolivar. Es war mithin ein neu entstandenes Bedürfniß, zu dessen Befriedigung man die Mittel in einem andren Zwischenhafen suchen mußte, und nichts war natürlicher, als sich in Bolivar selbst nach diesen Mitteln umzusehen. Eine erste Noth hatte die Veranlassung zu der ersten Bodmerei, eine zweite Noth die zu der zweiten gegeben. Ueber diese zweite Noth hatte nur der Capitain zu entscheiden, und, als das beste Mittel, die Interessen aller Betheiligten nach bester Einsicht, mittelst einer neuen Erhebung der nöthigen Gelder durch Bodmerei, zu befördern, entschloß er sich einen zweiten Bodmereibrief zu unterzeichnen, um die Reise fortsetzen zu können, welche, hätte man das Schiff in Bolivar verkaufen müssen — eine Fatalität, die ohne diese Maßregel unvermeidlich war, — unvollendet geblieben wäre, wie schon gesagt worden ist.

Man hat die Autorität des Art. 581 des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ angerufen. Was aber sagt dieses? „Wenn „mehrere Anlehen von dem Schiffer im Verlauf derselben Reise ge„macht worden sind, so soll die letztere immer den Vorzug vor ihrem „Vorgänger haben. Die Bodmerei-Anlehen, welche im Verlauf der„selben Reise und in demselben Nothhafen, während desselben Aufenthalts gemacht worden sind, concurriren mit einander.“ Die logische, in die Augen springende Folge hievon ist, daß zwei in verschiedene Häfen gemachte Anlehen nicht mit einander concurriren können, sondern daß der letzte zu dem Vorzug vor dem anderen berechtigt ist. Man wolle nicht übersehen, daß in dem vorliegenden

Falle beide Bodmereien zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Häfen geschlossen worden sind.

Der Artikel 323 des Französischen „Code de Commerce" sagt ausdrücklich: „Die Behufs der letzten Reise des Schiffs gemachten Anleihen werden vorzugsweise vor den früheren, für die vorangehende Reise dargeliehenen Summen bezahlt, selbst wenn es stipulirt worden wäre, daß diese fortlaufen oder erneuert werden sollten." Ferner sagt derselbe Artikel: „Wenn mehrere Bodmerei-Anleihen während derselben Reise gemacht worden sind, so erhält die letzte Anleihe immer den Vorzug vor ihrem Vorgänger." Will man sich nun auf die Autorität des Französischen Gesetzbuches beziehen, so bedarf es keiner weiteren Erörterung. Die letzten Zeilen sagen genug.

Die eigenen Worte des am 30 Juni 1851 abgegebenen Ober-Appellations-Gerichtlichen Erkenntnisses beweisen die Unstatthaftigkeit dieses Urtheils. „Obgleich" — wird gesagt — „der Receß ganz allgemein vorschreibt, daß allerwege derjenige, welcher die jüngste Verschreibung einzuwenden hat, präferirt und vorgezogen werden soll, so hat doch, nach Inhalt der Proposition des Senats vom 13 Februar 1618 hiedurch nichts besonders eingeführt, sondern nur der nach anderen Seerechten geltende Grundsatz adoptirt werden sollen, daß die jüngere Bodmerei nur deshalb und in so fern den Vorzug vor der älteren genießt, als sie das Schiff, seine Reise fortzusetzen, in den Stand gesetzt und also den Gegenstand der älteren Bodmerei erhalten hat" — wobei bemerkt wird, daß der Receß ausdrücklich voraussetzt, daß die Zeichnung der Bodmerei jedesmal durch einen besonderen Nothfall gerechtfertigt sei. In dem vorliegenden Falle trifft alles dies zu — das von Thirion und Comp. erhaltene Geld hat den Schiffer in den Stand gesetzt die Ladungs-Interessenten zu befriedigen, den Verkauf des Schiffes in Bolivar abgewendet, dessen weitere Reise nach Hamburg möglich gemacht, und die Zeichnung ist jedesmal durch einen besonderen Nothfall gerechtfertigt worden, den zu beurtheilen, wie schon bemerkt, dem Capitain Schwenn allein zukam. Hier offenbar tritt die eben berührte, alles entscheidende Frage seiner Befugniß zu dieser Gelderhebung ein.

Ferner ist der Gegenstand der älteren, in Hamburg zahlbar gemachten Bodmerei erhalten worden, namentlich das Schiff und dessen Fracht, welche letztere nicht unberücksichtigt bleiben durfte.

Worauf aber stützen sich die oben angeführten Worte, daß „der „Vorzug der jüngeren Bodmerei vor der älteren nothwendig die „Voraussetzung rechtfertigt, daß sie einen neueren, von dem der „die ältere veranlaßt hat, unabhängigen, das Schiff betroffenen „Unglücksfall oder für dasselbe entstandene Bedürfniß ihre Entstehung „verdanke?“ Der Receß beobachtet in dieser Hinsicht ein vollkommenes Stillschweigen, die gedachte Voraussetzung ist nichts als eine willkührlich untergeschobene, eigene Deutung des Ober-Appellations-Gerichtes, und diese Deutung beherrschte dessen Ausspruch.

Die irrthümliche Ansicht, daß die Inhaber des zweiten Bodmereibriefes in die Fußstapfen der Ladungs-Interessenten getreten seien, und ohne vorläufige Befriedigung des ersten Bodmerei-Gebers, keine Ansprüche an das Schiff hätten machen dürfen, möchten sich wohl am besten herausstellen, wenn man den Fall voraussetzen will, daß der Schiffer nach seiner Abreise von Antigua neues Sturmwetter und neuen Schaden erlitten habe, und deswegen gezwungen gewesen sei, in einem zweiten Nothhafen einzulaufen, dort nicht allein das Geld zur Bezahlung der erforderlichen Reparaturen, sondern auch das Geld zur Befriedigung der den Ladungs-Interessenten in Bolivar zukommenden Vergütung gefunden, das letztere mitgenommen und dann für beides einen zweiten Bodmereibrief gezeichnet habe: aus welchem Grunde hätte man den Inhaber desselben von seinem Vorzug ausschließen können? Oder man setze voraus, daß der Schiffer in Bolivar weder von E. Thirion u. Co. noch sonst Geld auf Bodmerei hätte erhalten können, um die Ladungs-Interessenten zu bezahlen, daß diese, in der gewissen Voraussicht das Schiff würde bei einem dort erzwungenen öffentlichen Verkauf nicht so viel austragen, als ihre Forderung betrug, sich vereint und beschlossen hätten, zur Deckung derselben im Namen eines Bevollmächtigten einen Bodmereibrief auf Schiff und Fracht um desto eher zu nehmen, als die letztere in Europa zahlbar, und durchaus nicht unbedeutend war, also dort den disponiblen Ertrag des Verkaufs vermehrt haben würde — eine Maßregel, wozu sie ein unbedingtes, von dem Ober-Appellations-Gericht in der Motivirung seines Urtheils selbst anerkanntes Recht besaßen — wo würde man dieser zweiten Bodmerei den Vorrang vor der ersten haben streitig machen können, wenn der Capitain, der doch die einzige kompetente Autorität über die Nothwendigkeit einer solchen Maßregel war, sich für befugt gehalten hätte, dieselbe zu unterzeichnen? In England sicherlich nicht. Denn die oben S. 862 angeführten

Worte des Richters Park (siehe den zweiten Band seines Werkes S. 882) sagen bestimmt: „Wenn diese Bodmerei-Contracte zu verschiedenen Malen, aber im Verlauf einer und derselben Reise geschlossen worden sind, und der Werth des Schiffes nicht hinreicht um sie alle einzulösen, so genießt der letztere, dem Datum nach, den Vorzug vor den übrigen, weil die letzte Anleihe die Mittel hergab die Reise zu vollenden, ohne welche die Darleiher ihr Pfand ganz verloren haben würden.“ Die Entscheidungen wurden in den beiden Rechtsfällen des Schiffs: „the Betsey, Hay Mr.“ und des Schiffs: „Eliza, Wegdell Mr.“ abgegeben. (Man findet die erstgenannte in 1 Dod. Adm. Rep. 289 und die letztere in 3 Hagy Adm. Rep. 87.) Der vorliegende Fall bestätigt vollkommen die nach Rechtsbegriffen festgestellten Regeln für eine solche Eventualität. Anstatt — wie gesagt worden ist — daß die zweiten Bodmerei-Geber nur in die Schuhe der Ladungs-Interessenten getreten wären, so würde, wenn die letzteren sich für den Belauf ihrer Forderung einen Bodmereibrief hätten ausfertigen lassen, der ganze Fall sich umgekehrt gestaltet haben: sie würden, wie billig und wie es die ganze Sachlage mit sich gebracht hat, ganz und gar in die Schuhe der zweiten Bodmerei-Geber getreten, und zu demselben überall als gesetzlich anerkannten Vorzug berechtigt gewesen sein. Hätte auch diese zweite Bodmerei, wie man behaupten dürfte, etwas von dem Charakter einer Respondentia angenommen, so wäre sie durch ihren engen und mehr als einen bloßen „Casualnexus“ bedeutenden Zusammenhang mit der Verpfändung von Schiff und Fracht, darum nicht minder gültig gewesen.

Es ist ebenfalls behauptet worden, daß der bloße Besitz eines jüngeren Bodmerei-Briefes nicht genüge, um jeden älteren zurückzusetzen und zu verdrängen, wenn der Schiffer seine Befugniß nach Maßgabe der Umstände einen neuen zu unterzeichnen überschritten hätte. Wo aber liegen hier die Gränzen dieser Befugniß und der Beweis, daß Capitain Schwenn seine Machtvollkommenheit, jenseits derselben, ausgedehnt habe? Kann man bei einer unbefangenen Beurtheilung aller Rücksichten, die er in dem vorliegenden Falle zu nehmen hatte, leugnen, daß er gerade in dem Geiste seines Pflichtberufs gehandelt, den zweckmäßigsten Weg eingeschlagen und alle Interessen bestmöglichst wahrgenommen habe?

Endlich wird gesagt, daß die Forderung, welche die Veranlassung des zweiten Bodmerei-Briefes ward, schon bestand, ehe noch der erste

verliehen wurde, nämlich die Schuld an die Ladungs-Interessenten in Bolivar für den Betrag ihrer in Antigua verkauften. Der Ursprung der Forderung war allerdings Antigua, wo der erste Bodmerei-Brief gezeichnet ward, sie konnte aber ihre Rangordnung nicht eher einnehmen noch geltend gemacht werden, bis man ihr Dasein kannte und sie hörte von dem Augenblicke auf, wo sie befriedigt und bezahlt ward. Dies geschah in Bolivar, wo der Capitain die Mittel fand, die er in Antigua vergebens gesucht hatte, nämlich die der Erhebung des nöthigen Geldes auf Bodmerei. Der Inhaber des ersten Bodmerei-Briefes, der Schiffsbaumeister in Antigua, mußte doch sehr wohl wissen was er that, als er für den unbezahlten Theil seiner Rechnung für Reparaturen, einen Bodmerei-Brief nahm, er konnte die Möglichkeit eines neuen Unfalls, neuer Seeschäden u. s. w. nach der Abreise von Antigua, des Angehens eines zweiten Nothhafens und einer daraus entstehenden zweiten Bodmerei für abermalige Reparaturen auf der fortgesetzten Reise nach Bolivar, nicht übersehen, noch weniger dem Capitain Schwenn gebieten, wenn er in dem gedachten zweiten Nothhafen, oder auch in Bolivar, wie es wirklich geschah, das nöthige Geld fand, um alle Hindernisse der Vollendung seiner Reise aus dem Wege zu räumen, es nicht aufzunehmen, nur, um Behufs seines Briefes, der für die ganze Reise genommen, und erst in Hamburg zahlbar war, alle übrigen Interessen bei Seite zu setzen und zu opfern.

Betrachten wir aber die Sache aus einem anderen Gesichtspunkte! Läßt es sich mit gutem Rechte sagen, daß die Forderung der Ladungs-Interessenten, mit deren Gelde, ohne ihr Wissen und Theilnahme der größere Theil der Reparaturen in Antigua bestritten wurde, wirklich schon bestand ehe sie Kenntniß davon haben konnten, und ehe die erste Bodmereischuld eingegangen wurde? Die allererste Forderung an das Schiff konnten nur die haben, welche Ansprüche für den Betrag der Reparaturen zu machen hatten. Dies war die erste Schuld die man eingegangen war und aus welcher die erste Bodmerei, als ein Theil derselben hervorging, weil trotz des erzwungenen Darlehens durch den Verkauf der Ladung, das Geld nicht hinreichte um sie gänzlich zu tilgen. Diejenigen, welche von allen diesen Vorzügen nichts wußten und unfreiwillig, Darleiher werden mußten, ohne darum befragt zu werden, machten ihre Ansprüche geltend, sobald sie Kunde von ihrem Rechte erhielten, und verlangten bezahlt zu werden. Was sollte der Capitain thun? Sich zurückziehen und das Interesse der Rheder und der Ladungs-Interessenten ihren Schicksalen Preis

geben, oder sich derselben, nach bester Einsicht, annehmen? Er th
was er konnte — er versuchte zu bergen, und es gelang ihm Le
zu finden, die willig waren ihm das nöthige Geld auf übliche, m
einverstandene Sicherheit, vorzuschießen. Der mögliche Misbrauch, d
der Capitain von der ihm gebührenden und verliehenen Befugn
nach bester Ueberzeugung und Namens oder als Bevollmächtigter d
Betheiligten zu handeln, kann nimmer ein Grund werden, um d
Rechtmäßigkeit dessen, wozu er sich bona fide entschlossen hat, in Zwe
zu ziehen, oder gar ihm a posteriori abzusprechen? Und wie würde
mit der praktischen Möglichkeit aller zweiten Bodmerei Darlehen ste
sehen, wenn die Darleiher jedesmal, wo sich die Gelegenheit
darböte, befürchten müßten, daß die Inhaber eines früheren, durch
möglichen älteren und neueren Gesetzgebungen bisher zurückgeset
Bodmerei-Briefes, das Schwert des Damokles über ihr Haupt hän
und die Rechtmäßigkeit des zweiten Darlehens in Abrede stellen könnt
Würden E. Thirion und Comp. oder irgend welche andere verständ
Geschäftsleute in Bolivar sich darauf eingelassen haben, dem Capi
Schwenn Geld auf Bodmerei vorzuschießen, um seine Frachtfahrt n
Europa zu ermöglichen, wenn man ihnen gesagt hätte, daß sie n
das Schiff Verein seine Reise glücklich beende und die bezweckte Fra
verdiene, dennoch ihr dargeliehenes Geld sammt Prämie, wegen Co
kurrenz eines früheren Creditors, leichtlich nicht völlig wiedererhal
würden?

Der berühmte Italienische Rechtsgelehrte Piantanida, im Buch
Tit. X § 104, seines fast gleichzeitig mit Benecke herausgegeben
Werkes: „Della Giurisprudenza Marittima Commerciale“, nachdem
die Gründe auseinander gesetzt hat, auf welchen die Priorität der jüng
Hypotheken auf Schiffe vor den älteren beruht, sagt: „Eine gle
„Priorität gebührt denen, deren Güter im Verlauf der Reise von d
„Capitain in Folge der Bedürfnisse der Schifffahrt verkauft wor
„sind und es ermöglicht haben, daß das Schiff seinen Bestimmun
„Ort glücklich erreiche. Ohne einen solchen Verkauf würde das Sch
„andere Schulden, unter Verminderung seines Werthes haben eingeh
„müssen, oder es würde ganz geopfert worden sein.“ *)

*) Mit völliger Umgehung dieses Paragraphs sagt Pöhls im III Theile S. 55
seines Seerechtes, in dem er sich auf Piantanida's S. 105 beruft: „D
„Ladungs-Interessenten wegen ihrer Forderung aus der nicht gehörigen Liefer
„ihrer Güter können nie der Bodmerei vorgezogen werden.“ Dies aber

Man wird aus dem was wir am Schlusse dieses Abschnitts über die in Holland eingeführte Classification der Bodmerei mitzutheilen haben, ersehen, daß dort ein bedeutender Unterschied zwischen einer Bodmerei aus Noth und gewöhnlicher Bodmerei gemacht wird. Wollte man den vorliegenden Fall nach diesen Holländischen Rechtsbegriffen beurtheilen, so würde die ganze Frage von der Entscheidung abhängen, ob die zweite Bodmerei aus Noth geschlossen worden sei oder nicht. Denn wenn sie wirklich dies letztere wäre, wie wir die Sache ansehen, so leidet es keinen Zweifel, daß sie den Vorzug vor der ersteren besitzt. Wäre sie aber nur aus Convenienz genommen worden, so würde die Wirkung gerade umgekehrt sein. Wir haben das Vorhandensein dieser Noth zu erkennen geglaubt und zu beweisen versucht. Somit fiele, wenn unsere Ansicht die richtige ist, die Rechtmäßigkeit des Ober-Appellations-Gerichtlichen Erkenntnisses auch nach Holländischen Rechtsbegriffen, gänzlich zu Boden. Jedenfalls aber ist für die Gleichstellung beider Bodmereien nirgends ein haltbarer Grund vorhanden und sie ist unbezweifelt ein Irrthum. Der zweite Bodmereibrief besitzt entweder alle die Eigenschaften einer dem Buchstaben des Gesetzes gemäß ausdrücklich privilegirten Schuld, oder er hat sie nicht, und ist dann nur eine hinter dem ersten Bodmereibriefe zurückzustellende Forderung. Soll sie etwa die Ansprüche der Ladungs-Interessenten ersetzen und repräsentiren, unter welchem Rechte wird sie dann in eine und dieselbe Categorie mit dem ersten Bodmereibriefe gestellt? Dafür spricht nichts; denn Niemand hätte dazu gezwungen sein können, mit den Ladungs-Interessenten für Vorschüsse Behufs Reparaturen, Hand in Hand zu gehen.

Einen peinlichen Eindruck in Betreff der kaum begreiflichen Leichtigkeit, mit welcher das Lübecker Appellations-Gericht in dieser Angelegenheit verfahren ist, macht die Entdeckung des Umstandes, daß es, bei Beantwortung der abseiten der Kläger eingeführten Bemerkung: die Ermöglichung der Fracht von Bolivar nach Hamburg habe nur durch

---

keineswegs was Piantanida sagt. Es heißt bei diesem: „Den Creditoren, „welche als Consignatairs gewisser Waaren über welche der Capitain keine „Rechenschaft abzulegen vermag, gehen immer die Bodmeristen voran." Ein Unterschied, und zwar ein sehr bedeutender, wird hier zwischen den Eigenthümern der Güter, die Behufs und zum Nutzen der Schiffahrt von dem Capitain verkauft worden sind, und den bloßen Consignatairs der Waaren, über die derselbe keine Rechenschaft zu geben vermag.

die zweite Bodmerei stattfinden können, hervorhebt, wie der Ne
Ertrag der Fracht, der — wird gesagt — nur Bco. ℳ 860. sei, „der B
„merei-Prämie der Kläger gegenüber, nicht mit der Wirkung in Betr
„kommen kann, um ihrer Forderung ein allgemeines Vorzugsrecht, in
„ziehung auf das Schiff und die Fracht zu verschaffen.“ Das Lübe
Ober-Appellations-Gericht hat diese Zahl von Bco. ℳ 860 bei einer ob
flächlichen Durchsicht der Dispache gefunden, seine Begründung darauf
stützt und, wie es scheint, nicht einmal geahnt, daß sie nur die Fracht
New-York nach Bolivar repräsentire, nicht aber, daß es eigentlich die
dem Schiffe von Bolivar nach Hamburg zu erntende Fracht sein mu
welche dem in Antigua ausgefertigten Bodmereibrief zum Pfande die
sollte. Diese Fracht nebst Primage, hat jedoch, nach der von den Mak
Knöhr und Burchard abgelegten Rechnung, Bco. ℳ 5469. 6 ausgetra
und war folglich mehr als hinlänglich, um die Prämie des zweiten Bod
reibriefes, ℳ 1468. 60. oder ungefähr Bco. ℳ 4659. zu decken. Sa
verliert das ganze wurmstichige Argument des Ober-Appellations-Ge
tes, das sich auf den Vergleich der Fracht mit der Prämie des zweiten Bo
mereibriefes stützt, jeden haltbaren Boden, und rechtfertigt die Vermuth
daß wenn die wahre Fracht seiner Aufmerksamkeit nicht entgangen wä
die schwere, in sechszehn langen Monaten vollendete Entbindung des
nitiven Urtheils, wahrscheinlich ein gesunderes Kind auf die Welt geb
haben würde, als dasjenige ist, welches zu unserem ernsten Bedauern
einen solchen Misgriff einer der ersten richterlichen Autoritäten Deutsch
unserer jetzigen Analyse heimfallen mußte.

Forderungen, welche vor allen Bodmereien, bei Unzulänglich
des Werthes des verbodmeten Gegenstandes eines unbedingten Vo
zuges genießen, sind die folgenden:

das Bergelohn des verunglückten oder in Gefahr befindlichen Ge
standes;

die damit verknüpften Kosten, als: Speichermiethe für die Au
wahrung des Geretteten; Hafengelder; Lohn der Wäch
Gerichtskosten des Verkaufs.

Alle diese Kosten haben den Vorrang, wenn auch kein Rettung
fall stattgefunden, sondern selbst, wenn ein noch nicht ausgelaufen
oder im Hafen liegendes Schiff, auf Anhalten der Gläubiger verka
werden muß.

Wo feindliche Nehmung stattgefunden, müssen Ranzions- u
Reclamkosten als Bergungskosten angesehen und allen Forderun

vorgezogen werden, aus demselben Grunde, aus welchem Bergungskosten aus einem Schiffbruch allen andern vorangehen, weil nämlich ohne Bergung oder ohne Reclame, ein jeder der Interessenten seine Ansprüche verloren haben würde.

Bei Waaren hat die Forderung des Schiffes für Fracht und für den Beitrag zur großen Havarie den Vorzug, bei Schiffen die Forderungen der Mannschaft für den Lohn der letzten Reise, nicht aber für den unbezahlt gebliebenen Lohn einer früheren Reise; endlich der Beitrag des Schiffes zur großen Havarie. In diesem letzterem Betreff jedoch, können wir nicht umhin, auf die unbestreitbare Ungerechtigkeit des Prioritäts-Rechtes dieser Forderung vor dem Rechte des Bodmerei-Gebers hinzuweisen; denn das von demselben dargeliehne Geld dient ja in den meisten Fällen zum Ersatz der Opfer, aus denen die große Havarie fließt und besteht. Die Frage, wie dieser Ungerechtigkeit abzuhelfen wäre, ist wegen der complizirten Natur des Gegenstandes nicht so leicht beantwortet, verdient aber offenbar eine sorgfältige Erwägung sachkundiger Männer.

VII. Die persönliche Verantwortlichkeit des Rehmers nach Holländischem Gebrauch.

In Beziehung aber auf diese Frage und in Verbindung mit der im Eingang dises Abschnitts versprochenen Erörterung der Fälle, wo, bei der Unzulänglichkeit des gegebenen Pfandes zur Zeit der Einlösung des Bodmerei-Briefes, nach behaltener Ankunft des Schiffes, die persönliche Verbindlichkeit des Bodmerei-Nehmers in Anspruch genommen werden darf, glauben wir von keinem besseren Standpunkte ausgehen zu können, als dem, den uns die Beleuchtung der Bodmerei-Frage nach den Grundsätzen des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ darbietet, eben weil dieses, wie wir schon erwähnt haben, das vollständigste über diese Materie ist. Ehe wir aber darauf eingehen, finden wir uns veranlaßt der besonderen Hülfe zu erwähnen, welche uns die lichtvolle Behandlung dieser Materie in dem Werke des so bescheidenen als intelligenten Holländischen Advokaten, Dr. M. H. Jacob in Amsterdam. „Ueber Schiffe und deren Rechtsgang, nach dem Niederländischen Handels-Recht,“ so wie seine eigenen, uns mitgetheilten schriftlichen Notizen und Bemerkungen geleistet haben.

Das Niederländische Gesetz unterscheidet zwei Arten von Bodmerei, in so fern dieselbe entweder im Nothhafen zur Herstellung des Schiffes und dessen Zubehör und zur Förderung der Reise, oder vor Beginn der Reise, zur Ausrüstung des Schiffes aufgenommen ist. Sie zerfällt demnach in zwei Categorien:

erstlich: Bodmerei aus Noth,

zweitens: Gewöhnliche Bodmerei.

Die erstere war in früheren Zeiten die einzige in Holland übliche und gestattete nur dem in einem Nothhafen sich befindenden Schiffer, aber keineswegs dem Rheder des Schiffes, das Aufnehmen von Bodmerei-Gelder. Allmählig ward Bodmerei zur Ausrüstung gebräuchlich und veranlaßte bei der Entwerfung des Holländischen Handels-Gesetzbuches die Einführung beider Arten unter der allgemeinen Benennung von Bodmerei. Der Ursprung der ersteren lag in dem Alt-Holländischen Rechte, das sich theils nach Römischen Rechtsbegriffen, theils aus Gebräuchen und Erfahrungen gebildet hatte; die zweite stammt aus dem Französischen „Contrat à la Grosse“ und der „Ordonnance de la Marine“ her. Der Unterschied zwischen den beiden Arten ist zwar in der allgemeinen Benennung, aber nicht de facto verschwunden. Er ist heut zu Tage die Regel des Holländischen Rechtsganges und wird in den folgenden Parallelen beleuchtet, die wir größtentheils dem Werke des gedachten Autors entlehnen.

Erstlich: Bodmerei aus Noth, wird durch den Schiffer während der Reise in einem Nothhafen, ohne Zuthun der Rheder, aufgenommen — gewöhnliche Bodmerei vor dem Anfang der Reise durch die Rheder selbst, oder durch den Schiffer mit schriftlicher Bewilligung der Rheder. Die Frage, welche in früheren Zeiten erhoben ward, ob der Eigner eines Schiffes im Auslande Geld auf Bodmerei aufzunehmen vermag oder nicht, ist in unseren Tagen, durch die jetzige Gestaltung von Schifffahrt und Handel, ihrer anerkannten Seltenheit wegen, ganz beseitigt worden.

Zweitens: Bei Bodmerei aus Noth muß die Nothwendigkeit dargethan werden:

1) Durch eine Verklarung die durch die Hauptpersonen der Schiffs-Mannschaft unterzeichnet ist,

2) durch die Autorisation des Holländischen Consuls, oder wenn keiner da ist, durch die örtliche Obrigkeit.

Die gewöhnliche Bodmerei muß durch die schriftliche Bewilligung der Rheder erwiesen werden.

In dem Falle, wo der Schiffer es auf sich nehmen sollte, ohne ausdrückliche Autorisation der Rheder, Bodmerei an ihrem Wohnorte aufzunehmen, schreibt der Artikel 321 des Französischen „Code de Commerce“, so wie der Artikel 579 des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ fast in gleichen Worten vor, daß der Bodmerei-Geber nur auf den Antheil des Schiffers an Caseo und Fracht, und nicht weiter, ein Anrecht und Privilegium besitzt. In Holland ist es in Folge des ehemaligen Gesetzes, gebräuchlich, obgleich in dem Handelsgesetzbuch nichts darüber gesagt ist, daß als Strafe für die Vernachlässigung der für die Bodmerei aus Noth gegebenen Vorschriften, die persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers und das Verfallen aller Vorrechte stattfindet.

Drittens. Die Bodmerei aus Noth trägt zu keiner Havarie weder zur allgemeinen noch zur besonderen bei, jedoch bleibt der Schaden durch Werth-Verminderung des verbodmeten Gegenstandes; durch Vorfälle auf der Reise für Rechnung des Bodmerei-Gebers, so weit er Capital und Prämie aus demselben nicht herausbringen kann.

Die gewöhnliche Bodmerei trägt zur allgemeinen und besonderen Havarie bei, und der Bodmerei-Geber muß sich einen darnach verhältnißmäßig eingetheilten Abzug auf sein Capital und Prämie gefallen lassen; sein Recht auf Erstattung erstreckt sich niemals weiter, als der verbodmete Gegenstand, nach Abzug der Havarie, reichen kann. Dies versteht sich jedoch nur in dem Falle eines Total-Verlustes, denn im Falle glücklicher Ankunft treten bei der Unzulänglichkeit des Pfandes andere Regeln ein, wie sich dies sogleich erweisen wird. Daß es dem Contrahenten freisteht, andere Bedingungen zu stipuliren, versteht sich von selbst.

Der Artikel 569 des „Wetboek van Koophandel“ hebt alle Zweifel über den Nicht-Beitrag der Bodmerei aus Noth zur Havarie grosse, und sagt ausdrücklich: „Bodmerei aus Noth trägt keine andere Ha„varie als den Schaden, der durch Verlust oder durch Verringerung „entstanden ist, und dies in Folge des Artikels 569,“ der die Definition des Bodmerei-Contraktes, nach Holländischer Auslegung, enthält und folgendes sagt:

„Bodmerei ist ein Contrakt, mittelst dessen und einer stipulirten „Prämie, eine Summe Geldes auf das Unterpfand eines Schiffes oder „seiner Ladung, oder beider zugleich ausgeliehen wird, mit der Bedin„gung, daß der Darleiher im Falle eines Verlustes, oder einer theil-

„weisen Verschlachterung der dazu angewiesenen Gegenstände durch die „Gefahren der See, sein Recht auf die ausgeliehene Summe und auf „die Prämie verliert, in so weit er dasselbe nicht auf das Geborgene „geltend machen kann, jedoch unter der Verpflichtung abseiten des „Bodmerei-Nehmers oder Borgers, wenn die besagten Gegenstände an „ihrem Bestimmungs-Orte ankommen, das Capital zurückzugeben und „die einverstandene Prämie zu bezahlen.“

Die Verpflichtung bei gewöhnlicher Bodmerei Beitrag zu den Havarien zu leisten, obgleich nirgends ausdrücklich bestimmt, läßt sich aus der Natur der Sache erklären und beweisen. Diese, nämlich das Wesen des Bodmerei-Contraktes, bringt es mit sich, daß bei behaltener Ankunft des verbodmeten Gegenstandes an seinem Bestimmungsorte der Geber ein doppeltes Anrecht besitzt, nämlich eine persönliche Forderung an den Nehmer für Capital und Prämie und eine Pfandforderung auf das Verbodmete, welche letztere mehr oder weniger, und nach Maßgabe der Bodmerei bevorzugt ist. Geht die verbodmete Sache durch See-Unfälle, Wegnahme u. s. w. verloren, so hat es, wie wir schon im Eingang erklärt haben, mit beiden Forderungen ein Ende. Ist sie nur theilweise verloren und besteht das Unterpfand demnach nur aus einer Werthverringerung, so können zwei Fälle eintreten; entweder ist das verbodmete Pfand nicht hinreichend, nur daraus Capital und Prämie zu decken, oder das Geborgene besitzt Werth genug um die Schuld zu tilgen. In beiden Fällen hört des Geldgebers persönliches Recht auf Entschädigung auf, und sein Pfandrecht erstreckt sich nicht weiter, als soweit der verpfändete Gegenstand reichen kann, folglich fällt ihm der Schaden, der aus der Unzulänglichkeit desselben entsteht, ganz und gar zu Last. Außer den beiden so eben citirten Art. 588 und 589 des „Wetboek van Koophandel“ erhellt dies hinlänglich aus dem folgenden Artikel. 588: „Die dargeliehene Summe kann nicht „zurückgefordert werden, wenn die Gegenstände, worauf Bodmereigeld „geborgt worden ist, gänzlich verloren gehen, oder genommen und für „gute Prise erklärt werden, und daß der Verlust oder die Nehmung „durch Zufall oder höhere Macht auf der Reise stattgefunden haben, „Behufs welcher die Anleihe gemacht worden ist. Wenn ein Theil der „dazu angewendeten Gegenstände geborgen wird, so behält der Dar„leiher sein Anrecht an das Geborgene, aber kein weiteres.“ Der Bodmerei-Geber will vor Allem Sicherheit, so viel als die Natur des Pfandes oder des verbodmeten Gegenstandes es zuläßt, und die Idee, daß er, wie es bei einem ihm auferlegten Beitrag zur Havarie grosse

der Fall sein würde, seine Forderung vermindert sehen muß, wenn das Unterpfand nicht mehr als genügend ist, um ihn zu decken, ist ganz im Widerspruch mit dem Begriff so wie mit dem Zweck des Pfandes. Deswegen lehrt das Holländische Recht: Bodmerei aus Noth trägt nicht zur Havarie bei.

Die gewöhnliche Bodmerei hat weniger Beziehung auf das Pfand als auf den Versicherungs-Contrakt. Der Eigner oder Rheder des Schiffs nimmt Geld auf zur Deckung der Kosten des Baues, der Ausrüstung des Schiffes oder zum Ankauf von Gütern, welches er bei nicht behaltener Ankunft nicht zurück zu geben braucht, der Darleiher übernimmt die Gefahren der See, und der Nehmer, welcher nach dem Werthe des Pfandes Geld darauf empfangen hat, besitzt keinen Antheil mehr daran. Der Darleiher wird demnach eine Art von Versicherer, und die Havarien kommen natürlich auf seine Rechnung. Sein Unterpfand vertritt seine Forderung. Vermindert sich dasselbe an Werth, dann ist es auch billig, daß in gleichem Verhältniß seine Forderung gekürzt wird. Die Uebereinkunft bei gewöhnlicher Bodmerei legt dem Rheder, als Versicherten, die Verpflichtung auf, nach behaltener Fahrt, Capital und Zinsen zurück zu geben, dagegen aber verpflichtet sie den Geber, als Versicherer, den Versicherten für Schaden und Kosten schadlos zu halten, die bei behaltener Fahrt entstanden sein mögen. Aus diesem Gesichtspunkte wird bei der gewöhnlichen Bodmerei, der Holländische Geber für die Havarie verantwortlich gemacht.

Die älteren Französischen Schriftsteller, Pothier, Valin und Emérigon, stimmten ganz mit dem Art. 16 und 17 der ehemaligen Französischen Ordonnanz überein, welchen zufolge, die Bodmerei-Geber die Nehmer für Havarie grosse aber nicht für Havarie partikuliere schadlos halten mußten. Aber der Artikel 330 des „Code de Commerce" hat die Sache auf den rechten Fuß gestellt, indem es beide, die große und die Partikular-Havarie, dem Geber zur Last legt, da man die Uebereinkunft ausschließlich aus dem Gesichtspunkte der Versicherung betrachtete, und an Bodmerei aus Noth gar nicht gedacht ward. Der besagte Art. 330 sagt: „Die Bodmerei-Geber müssen zu Gunsten der Nehmer zur großen Havarie beitragen, und die partikular Havarien, wenn keine Ausnahme des Gegentheils stattfindet, fallen ebenfalls dem Geber zur Last."

Viertens. Bodmerei aus Noth ist bevorzugt vor gewöhnlicher Bodmerei und in dem Falle, wo verschiedene Geld-Anleihen

während derselben Reise durch den Schiffer gemacht sind, ist die letzte Anleihe immer über die vorhergehende befugt. Auf einer und derselben Reise, in demselben Nothhafen, während desselben Aufenthalts gemacht, haben sie ein gleiches Recht. Dies ist ausdrücklich in dem Art. 581 des Holländischen „Wetboek van Koophandel" bestimmt, und nur eine Wiederholung der Art. 314 und 315 desselben Gesetzbuchs. Der erstere berührt noch außerdem den Fall, wo das Schiff, welches den Nothhafen verlassen hat, denselben wieder aufs neue anlaufen muß, wo beiden Havarien gleiche Rechte zugestanden werden.

Fünftens. Die Prämie der Bodmerei aus Noth ist ebenso bevorzugt, wie die Hauptsumme; die Prämie der gewöhnlichen Bodmerei genießt kein Vorrecht.

Sechstens. Bei Versicherung der auf Bodmerei vorgeschossenen Gelder und beim Abandon an den Versicherer, behält jene wie diese andere ihren eigenthümlichen Rechtsgang. Daß die auf Bodmerei vorgeschossenen Gelder versichert werden können, ist heut zu Tage keine Frage mehr. Im Art. 334 des Französischen: „Code de Commerce" werden die vorgeschossenen Summen als Gegenstände der Versicherung genannt. Diese Befugniß erstreckt sich jedoch nicht auf die Prämie. Das Holländische: „Wetboek van Koophandel" erlaubt durch seinen Artikel 593 nicht nur die Versicherung des Capitals, sondern auch die Prämie der Bodmerei, mit der Bedingung, daß die Prämie in der Police bemerkt werden muß. Sobald dies unterbleibt, wird angenommen, daß die Bodmerei-Prämie nicht versichert ist. (Siehe Art. 607 des ebengenannten „Wetboek van Koophandel" u. s. w.) Der Unterschied entsteht daraus, daß die Holländischen Gesetze Versicherung auf Gewinn zulassen, und daß der Verlust der Prämie nichts anderes ist, als der Verlust des zu erwartenden Nutzens. Wenn die Versicherung des Unterpfandes durch den Eigner mit der Versicherung des Bodmereibriefes nicht zusammentrifft, können keine Schwierigkeiten entstehen. Was aber ist Recht, wenn Versicherung nach dem Bodmerei-Abschluß, oder vor ihm stattgefunden hat? In dem ersten Falle entscheidet das Gesetz zwischen Bodmerei auf den vollen Werth und Bodmerei auf den theilweisen Werth des verpfändeten oder verbodmeten Gegenstandes. Wird Bodmerei für den Belauf des ganzen Werthes genommen, dann ist die Versicherung ungültig, weil der Eigner an der Erhaltung des Versicherten kein Interesse hat, und dies folglich nur eine Wette sein würde. Ist die Bodmerei nicht für den vollen Werth aufgenommen, dann kann nur der Mehr-Werth versichert werden.

in so fern dieser als Beitrag zur Havarie bezahlt werden muß. Diese Beschränkungen gelten jedoch nur für den Eigner des verpfändeten Gegenstandes, nicht für den Bodmerei-Geber, dessen Recht, seine Prämie und sein Capital versichern zu lassen, durch keine spätere Handlungen des Bodmerei-Nehmers beschränkt, oder vereitelt werden darf. Der Art. 600 des „Wetboek van Koophandel" sagt: „Wenn Bodmerei „nicht für den vollen Werth von Schiff oder Gütet genommen worden „ist, so kann nur der Ueberschuß der bei behaltener Ankunft bezahlt „werden muß, versichert werden."

In dem zweiten Falle, wo die Versicherung der Verpfändung eines Gegenstandes vorangegangen ist, entsteht die Frage, ob der Geld-Geber sein Recht behält, sein Capital und Prämie, in seinem Interesse besonders versichern zu lassen, oder ob sich diese Verpfändung mit der auf das Unterpfand früher geschlossenen Versicherung verschmilzt? Der Holländische Gesetzgeber hat diese Frage folgendermaßen entschieden: Wenn die auf das Unterpfand beim Abschluß der Uebereinkunft geschehene Versicherung dem Bodmerei-Geber nicht bekannt war, so präjudicirt seine Unwissenheit und seine daraus zu schließende bona fide, die nöthigenfalls eidlich erhärtet werden kann, seine Ansprüche an die Versicherer nicht — die Versicherer der Bodmerei sind ihrer Verpflichtung nicht entschlagen, aber der versicherte Bodmerei-Geber muß im Fall eines Schadens und gegen Bezahlung ihnen die Ansprüche abtreten, welche er auf die Versicherer des Verpfändeten haben würde. War dagegen dem Bodmerei-Geber, die genommene Versicherung beim Abschluß der Uebereinkunft bekannt, dann spricht ihm das Gesetz, bei einer gewöhnlichen Havarie, alles Recht auf Entschädigung, abseiten seiner Versicherer ab, weil seine Versicherung vielmehr nichts anderes war, als eine zweite Versicherung desselben Antheils gegen dieselbe Gefahr, die dem Art. 252 des „Wetboek van Koophandel" zufolge ungültig ist. Aber ihm werden die Ansprüchsrechte, welche der Geld-Nehmer an seinen Versicherer für den Belauf der geliehenen Summe hat, kraft einer gesetzlichen Subrogation zuerkannt. Bei Bodmerei aus Noth kann der Geld-Geber ohne Rücksicht darauf, ob er von der früheren Versicherung des Verpfändeten Kenntniß hatte oder nicht, seinen eigenen Versicherer zur Kenntniß auffordern, wenn er ihnen die Ansprüche cedirt, welche er selbst an die Versicherer des verbodmeten Pfandes hat. Dies — siehe Art. 252 und 277 des „Wetboek van Koophandel" — ist eine Abweichung von den üblichen Grundsätzen, zu Gunsten der Bodmerei aus Noth, und ein neuer Unterschied zwischen

ihr und gewöhnlicher Bodmerei — die erstere bleibe in Kraft, wenn der Bodmerei-Geber die Versicherung des verpfändeten Gegenstandes oder des verbodmeten Pfandes kennt, während die letztere unter gleichen Umständen ungültig ist.

Zu einem zweiten Unterschiede giebt der Art. 701 des „Wetboek van Koophandel" die Veranlassung, der durchaus keine Analogie in dem Art. 351 des Französischen „Code de Commerce" darbietet. Dieser sagt: „Wenn der Ueberschuß der Bodmerei verpfändeter Effekten ebenfalls versichert ist, so werden der Bodmerei-Geber und der Versicherer, falls ein Abandon an den Versicherer stattfindet, den Ertrag des Gebergenen, pro rata ihres respektiven Interesses mit einander theilen. — Wenn aber Bodmerei aus Noth genommen worden ist, so genießt die Bodmerei den Vorzug über die genommenen Assekuranzen." Die beste ratio legis einer solchen Begünstigung liegt in dem Verhältnisse, deren nach Holländischen Gesetzen, die Bodmerei aus Noth genießt, in der Regel, daß eine solche Bodmerei (aus Noth) nicht zur Havarie beiträgt.

Siebentes, dürfen wir auf den Artikel 699, Nr. 19 verweisen, welchem zufolge die Prämie der durch Bodmerei aus Noth erhobenen Gelder als Bestandtheil der Havarie grosse aufgeführt wird, wenn dazu bestimmt sind die Kosten zu bestreiten, welche in Folge derselben zu vertheilen bleiben.

Achtens liegt zwischen den beiden Bodmereien, der Bodmerei aus Noth und der gewöhnlichen Bodmerei, ein Unterschied in der Form deren Auseinandersetzung mehr den Holländischen Rechtsgelehrten als den gewöhnlichen, nicht Holländischen Leser interessiren dürfte, und die wir daher unterlassen.

Das Vorangegangene hat die eigentliche Natur des Bodmerei-Wesens, nach dem jetzigen, in Holland gangbaren System, hinlänglich beleuchtet und auch die persönliche Verantwortlichkeit des Nehmers unberührt belassen, in allen Fällen, wo dieselbe nicht nur außer alle Frage bleibt, sondern auch in denen, wo sie bei glücklicher Ankunft und der Unzulänglichkeit des verbodmeten Pfandes in Anspruch genommen werden darf, wenn diese Unzulänglichkeit aus innerem Verderb oder ähnlichen Ursachen herrührt, und dem Bodmerei-Geber zugemuthet werden sollte, sich mit den Abandon desselben zu begnügen, anstatt volle Zahlung zu erhalten, wie es das Gesetz für solche Fälle vorschreibt. Aber eine wichtige Frage ist nicht erörtert worden, diese nämlich, ob bei Bodmerei aus Noth der Nehmer in keinen Fällen, wo die

Verbodmete behalten am Bestimmungs-Orte ankommt und der verbodmete Gegenstand dem Geber abandonirt wurde, außerdem für die Einlösung der Bodmerei-Schuld in toto persönlich zu haften und das Mangelnde zu ersetzen hat. Der Art. 569 des „Wetboek van Koophandel“ scheint hierüber keinen Zweifel zu lassen, denn er sagt ausdrücklich, daß: „wenn die verpfändeten Gegenstände glücklich ihren Bestimmungs-Ort erreichen, der Nehmer das Capital ersetzen und die inverstandene Prämie bezahlen muß.“ Aber der Schluß des oben gegebenen Artikels 568 beschränkt, in dem Falle der theilweise erfolgten behaltenen Ankunft des verbodmeten Gegenstandes, das Recht auf den behalten angekommenen Theil. Hier scheint ein Widerspruch zwischen den Verfügungen der beiden Artikel zu herrschen. Nun wird der Fall vorausgesetzt, daß bei behaltener Ankunft des verbodmeten Pfandes dasselbe unbeschädigt an den Markt kommt, aber zu der Einlösung des Bodmereibriefes, des gefallenen Marktpreises wegen, nicht hinreicht, und gefragt ob unter diesen Umständen der Nehmer das Recht hat, sich seiner Schuld durch Abandon zu entledigen? Offenbar nein! Der Art. 569 des „Wetboek van Koophandel“ nennt Bodmerei eine Uebereinkunft, jede Uebereinkunft aber — sagt Dr. Jacob — setzt eine persönliche Beziehung, und in dem vorliegenden Falle einen Debitor voraus. Die Haftung von Schiff und Ladung ist ein accessorisches Sachrecht oder Privilegium, welches das Wesen der persönlichen Haftung — (die Verpflichtung der Person des Debitors) weder ändert noch aufhebt. Die Clausel, daß wenn das Verbodmete ganz oder theilweise durch Seenothfälle verloren geht oder vermindert wird, der Geldgeber ein Recht auf die vorgeschossenen Gelder und auf die Prämie verliert, in so fern sie nicht aus dem Ertrag des Nachgebliebenen gedeckt werden können, ist eine entbindende Bedingung — sie hindert nicht das Bestehen einer persönlichen Haftung, wohl aber in diesem Falle die Geltendmachung gegen die Person. Demzufolge wird geschlossen, daß jede Bodmerei aus drei Elementen besteht, erstlich der persönlichen Haftung oder Verantwortlichkeit des Nehmers, zweitens dem Sachrecht und drittens der entbindenden Bedingung. Wo eine solche also vorhanden ist, da beschränkt sie bei gewöhnlicher Bodmerei des Geldarlehens Recht gegen die Person des Nehmers in allen Fällen, wo aus anderen Ursachen als die Unfälle der See und ihre Folgen, das Pfand zur Tilgung der Schuld, nebst Prämie, nicht zureichen sollte. Fehlt sie aber, so steht der persönlichen Haftung des Schuldners oder Nehmers nichts im Wege.

So z. B. bleibt der Rheder oder Eigner des Casco's, wenn [illegible] zur Ausrüstung mehr Geld aufgenommen hat, als dasselbe bei glü[illegible]licher Ankunft werth ist, für das Mehr persönlich verantwortlich, [illegible] ausgesetzt, daß keine Seeunfälle die Ursache dieses Minderwerthes [illegible] Ueberdies besitzt der Bodmerei-Geber zufolge des Art. 576 des „W[illegible]boek van Koophandel" das Recht, die theilweise oder gänzliche A[illegible]hebung des Bodmerei-Contraktes zu verlangen, wenn beim Abschl[illegible] der Uebereinkunft es sich ergäbe, daß der Werth des Pfandes un[illegible]nügend gewesen wäre. Desgleichen wird bei der Ladung, wenn [illegible] Bodmerei Behufs des Ankaufs einer Ladung Früchte erhoben [illegible] und die Früchte aus eigenem Verderb verfaulten, die persönliche H[illegible]tung des Nehmers für die Rückzahlung des Capitals und der P[illegible]mie, in voller Kraft bleiben.

Ist mala fides des Geld-Nehmers vorhanden, so geht der Ge[illegible]geber noch weiter — selbst Angesichts der entbindenden Bedingu[illegible] (nicht behaltene Ankunft) bleibt der Nehmer in einem solchen F[illegible] persönlich verhaftet, und die entbindende Bedingung wird als [illegible] bestehend betrachtet. Der Artikel 587, worin dies festgesetzt [illegible] lautet: „Der Nehmer ist persönlich verantwortlich für das C[illegible]„pital und die Prämie, wenn die Bestimmung des Schiffs eigenmä[illegible]„tig durch ihn selbst oder mit seiner Bewilligung verändert wor[illegible]„ist, oder wenn das verpfändete Schiff oder die verpfändeten Waa[illegible]„durch eigenthümliche Naturfehler, oder durch die Handlung, der [illegible]„trug, oder die Nachlässigkeit des Bodmerei-Nehmers verschlechtert, „verringert worden oder verloren gegangen sind." Hier, wie [illegible] ersieht, wird der Grundsatz der persönlichen Haftung selbst für [illegible] Fälle ausgedehnt, wo man würde sagen können: Behaltene Ank[illegible] hat nicht stattgefunden, folglich besteht die entbindende Bedingung [illegible] ihrer vollen Kraft.

Derselbe Grundsatz der persönlichen Haftung des Geld-Nehm[illegible] besteht auch bei Bodmerei aus Noth, kann aber in den meis[illegible] Fällen durch ein anderes, dem Bodmerei-Nehmer zu seiner Vertheid[illegible]gung verliehenes Recht, kraftlos gemacht werden — nämlich durch [illegible] Recht zum Abandon.

Bodmerei aus Noth wird durch den Schiffer während der Reise entweder auf das Schiff, dessen Zubehör und Fracht genommen, oder auf die Ladung, mit oder ohne darauf zu hoffenden Gewinn, oder auch auf beide zusammen. Untersuchen wir diese drei Fälle einzeln.

Wenn der Schiffer allein das Casco, Zubehör und Fracht ver-

bodmet hat, und diese, nach vorhergegangener Befriedigung der über die Bodmerei bevorzugten Schulden (siehe Wetboek van Koophandel" Art. 313 bis 316) zur Abtragung der Bodmerei-Schuld und Prämie unzureichend sind, so haftet die Rhederei für das Defizit, so lange sie nicht abandonirt hat. Dieses Recht zum Abandon beschränkt also ihre gewöhnliche Haftung als Bodmerei-Nehmer. Hat der Schiffer allein die Ladung mit oder ohne Gewinn verbodmet, so fängt der Bodmerei-Geber mit der Execution der Ladung bei Ankunft an. Ist der Ertrag ungenügend, dann spricht er die Rhederei dafür an. Von dieser Haftung kann dieselbe sich gesetzmäßig nur durch den Abandon des Schiffes befreien, wobei sie doch in allen Fällen dem Eigenthümer der Ladung gänzlich oder theilweise Vergütung schuldig ist, je nachdem die Bodmerei-Schuld für Ausgaben, die zur Havarie grosse oder zur Havarie partikuliere des Schiffes gehören, contrahirt worden ist — eine Vergütung, deren sich die Rhederei durch keinen Abandon überheben kann.

Hat endlich der Schiffer Schiff und Ladung zusammen verbodmet, und reicht der Ertrag bei der zur Zahlung der Bodmerei-Schuld nebst Prämie nicht zu, so kann nur der Abandon die persönliche Haftung des Rheders oder Schiffs-Eigners beschränken, der aber dennoch in diesem Falle dem Eigner der executirten Ladung für den Beitrag des Schiffes zur Havarie grosse zu haften hat.

Daß im Allgemeinen der Schiffer, als solcher, niemals persönlich zu haften haben kann, ergeht aus den allgemeinen Grundsätzen des Mandats und aus dem Art. 321 des „Wetboek van Koophandel," worin ausdrücklich stipulirt ist: „daß der Rheder, oder die Mit-Rheder eines Schiffes, ein jeder nach Maßgabe seines Antheils, und dem Civil-Rechte gemäß, persönlich verantwortlich für die vom Schiffer begangenen Handlungen sind, in so fern sie auf das Schiff und die Expedition Bezug haben." Nur wenn der Schiffer mala fides gehandelt, und die Gränzen seines Mandats überschritten hat, wird er persönlich verantwortlich. (Siehe Wetboek van Koophandel Art. 313, 372 und 579.)

Nach mehreren Entscheidungen der Nord-Amerikanischen Gerichtshöfe, von denen wir Beispielsweise nur die eine in 2 Sumners Reports 157 bezeichnen, kann nur der Total-Verlust des hypothecirten Gegenstandes den Borger oder Nehmer seiner Schuld entbinden. Wenn er, aus welcher Ursache es auch immer sein möge, nicht so viel austrägt als das darauf geliehene Geld, so muß der Borger den Unter-

schied bezahlen. Ein Bodmereibrief in den Vereinigten Staaten
selbst den Vorrang vor einem bona fide gemachten Ankauf des Sch
woferne der Geber sich kein Versehen hat zu Schulden kommen la
Auch geht dort ein Bodmereibrief einer gegebenen Hypothek zuvor,
die Volkshauer für die Reise, die zur Anleihe die Veranlassung da
hat den Vorzug.

Auch ist es dort Gesetz, daß, wenn Schiff und Ladung zu Gru
gehen, nicht durch die Gefahren der See, sondern durch die Sch
des Nehmers oder Borgers, so wird der Bodmereibrief null
nichtig und das Geld muß zurückgegeben werden. Desgleichen w
das Schiff verloren geht, die Ladung aber gerettet und mit ei
anderen Schiffe gefördert wird, so muß der Borger zahlen.
Geber nimmt weder die Gefahr der Baratterie noch des Verlustes d
die Schuld oder den Betrug des Anleihers oder seines Agenten
sich. Wenn das Schiff, worauf Bodmerei-Geld erhoben worden
anstatt der Reise, die es zu vollziehen verpflichtet ist, eine andere un
nimmt, so haftet das Schiff für den Bodmereibrief.

Zweiter Abschnitt.

Gegenstände der Verbodmung. Prämie. Risiko.

Der Natur der Sache nach, sollte auf alle Gegenstände, welche der See-Gefahr ausgesetzt sind, Bodmerei Statt finden können. Aber wo die Gesetzgebungen einiger Staaten sich hierüber aussprechen, — denn mehrere schweigen — herrscht eine große Verschiedenheit der Bestimmungen und Ausnahmen, wie sich weiter unten erweisen wird.

Als die allgemeine Regel aller Länder kann jedoch angenommen werden, daß Casco, Kiel, Segel, Tauwerk, Anker und andere Schiffsgeräthschaften, Lebensmittel und Ladung eines Schiffes, insgesammt oder theilweise verbodmet, i. e. zum Unterpfande geborgten Geldes verbunden werden können. Dagegen gehört Bodmerei oder das Borgen auf Frachtgelder, wie man sogleich ersehen wird, zu den exceptionellen Fällen, welche besonderen Bestimmungen unterworfen sind.

Die Gebräuche und Gesetze der meisten Länder sprechen sich gegen die specielle Verbodmung der Frachtgelder aus. Und doch, da bei glücklicher Ankunft der Frachtgewinn gewiß ist, und bei unglücklicher ein Theil der Fracht gerettet und dem Bodmerei-Geber übergeben werden kann, so scheint nichts rechtmäßiger zu sein. Nur müßte in solchen Fällen das Schiff entweder gar nicht, oder, was wohl natürlicher sein möchte, nur unter der Bedingung verbodmet sein, daß der Geber keinen Anspruch an dasjenige haben sollte, was von der Fracht geborgen werden möchte.

Für das Geld welches ein Schiffer in einem Nothhafen zur Fortsetzung einer Reise, ohne weitere Bezeichnung, nach ausdrücklich bestimmter Ausnahme des Gegentheils unter der allgemeinen Benennung: „Bodmerei auf das Schiff“ erhebt, sollte allen Rechten nach, nicht

allein das Schiff selbst, sondern als stillschweigende Bedingung auch Fracht und Ladung haften, wenn der gelöste Werth desselben zu der Rückbezahlung des verborgten Capitals nicht hinreicht.

Der folgende in dem Englischen Admiralitäts-Gerichte vor Lord Stowell verhandelte Rechtsfall „Prince-Regent“ liefert unter andern den Beweis, daß bei einer gemeinsamen Verbodmung von Schiff und Ladung, die Fracht, wenn auch nicht ausdrücklich in dem Bodmereibriefe genannt, dennoch mit einverstanden und eingeschlossen ist.

Es war ein Bodmereibrief auf Schiff und Ladung gezeichnet, die Fracht aber darin nicht besonders erwähnt. Bei Ankunft ward Schiff und Ladung sogleich mit Beschlag belegt, aber ehe man mit dieser Maßregel fertig geworden war, hatte man Zeit genug gehabt, auch die Fracht auszuzahlen. Der Ertrag des Schiffes reichte nicht hin, um den Brief einzulösen, aber die Ladung war dazu mehr als hinlänglich. Lord Stowell erkannte, daß der Ertrag des Schiffes nach Abzug der Bodmereigelder, dem Inhaber des Bodmereibriefes mit bezahlt, und daß er auch in den Besitz der Ladung gesetzt werden sollte, in so weit als es nöthig seyn mochte, um den Unterschied zu decken. Der Eigner der Ladung reichte dagegen eine Beschwerde ein, mit dem Ersuch, daß man erst gegen den Eigner der Fracht verfahren möchte, welcher hierauf einwand, daß die Fracht in dem Bodmereibriefe gar nicht genannt, folglich nicht verbodmet wäre, und daß selbe dem Inhaber des Briefes nicht verpfändet wäre, so könne der Kläger sich nur an das Schiff halten. Lord Stowell beschloß, daß die Fracht hergegeben werden solle, und entschied, daß der Ertrag von Schiff und Fracht erst erschöpft seyn müßten, ehe man ein Recht habe, Hand auf die Ladung zu legen. (Siehe den Rechtsfall in der Admiralität Court Hoffnung in 2 W. Rob. 86.) Aus diesem Falle — bemerkt Dr. Burrington in dem Rechtsfalle des Schiffes „the Friends“ (siehe 209) — erhellt klar genug, daß wo der Inhaber eines Bodmereibriefes entweder direkte, oder nach logischen Rechtsbegriffen ein Pfand auf Schiff und Fracht besitzt, der Eigner des einen sich der Hülfe des Admiralität-Gerichtes bedienen darf, um den Eigner der andern zum Beitrag zu verpflichten, und daß das Gericht das Recht habe, die zwischen beiden bestehende Verbindlichkeit zu verfolgen, so wie auch in allen Fällen, wo der Bodmereibriefe mehrere vorhanden sind, von denen einige auf Schiff und Fracht, andere auf Schiff, Fracht und Ladung, dem Gerichte das Recht zukommt, nach Umständen über das Produkt zu verfügen, und die Bezahlung der einen

aus dem Ertrag der Ladung, des andern aus dem Ertrag von Schiff, Fracht und Ladung zu verordnen. (Siehe Lord Tenterden's „Treatise of the Law of Merchships &c. Chap. III. p. 266.)

Der Preußischen Gesetzgebung §. 2406 und 2407 zufolge, ist nicht allein für die von einem Schiffer im Nothhafen aufgenommene Bodmerei Schiff und Ladung verhaftet (wofern nicht das Gegentheil im Bodmereibriefe fest gesetzt worden ist), und darf sich der Geber an Beiden, oder an einem dieser beiden Theile so lange halten, bis er bezahlt ist, sondern §. 2428 gemäß muß der Bodmerei-Nehmer, in dem Falle, wo das Schiff verbodmet worden ist, und er, in Folge der ihm §. 2427 bei einer theilweisen Verunglückung freigestellten Wahl, dasselbe dem Geber zu seiner Befriedigung überläßt, auch die vorhandenen Geräthschaften, Ammunition, Lebensmittel und die Fracht der letzten Reise abtreten.

Aber das Verbodmen der bloßen Fracht und der Hauergelder ist bei Confiscation des Darlehns zum Besten der Seearmen verboten §. 2369—2371. Ferner darf kein Rheder oder Befrachter Bodmerei über Gegenstände schließen, die bereits zu ihrem vollen Werthe versichert sind, §. 2376. Sind jedoch Schiff und Ladung nur theilweise versichert, so kann nur der freigebliebene Theil, bis zum vollen gemeinen Werthe besonders verbodmet werden §. 2378.

In Spanien darf auf die nicht verdiente Fracht des Schiffes eben so wenig als auf den Gewinn, den man sich von der Ladung verspricht, Bodmerei genommen werden. Siehe den Artikel 819 des Handelsgesetzbuches. Aber Fracht, die verdient, und Gewinn, der an der Ladung schon gemacht worden ist, können zur Bezahlung des Darlehns auf Bodmerei exequirt werden, und zwar die Fracht für das Darlehen auf Casco und Kiel des Schiffes, der Gewinn an der Ladung für die auf derselben verbodmete Summe. Siehe ibid. Art. 820. Die Schiffsmannschaft kann ihren Sold nicht verbodmen, ibid. Art. 821. Mit dem Casco und dem Kiel des Schiffes können nur drei Viertheile des Werthes verbodmet werden; aber bei verladenen Waaren der ganze Werth, den sie im Hafen hatten, wo der Riß anfängt, ibid. Art. 828.

Güter, die zur Zeit des Bodmerei-Contrakt geschlossen wurde, Gefahr liefen, können dort nicht verbodmet werden, ibid. Art. 827.

Es erhellt aus diesen Verfügungen des Spanischen Gesetzbuches, daß obgleich im Voraus keine Bodmerei auf Fracht genommen werden darf, die Fracht dennoch, und zwar die ganze für das Darlehen

auf Cadix und Kiel des Schiffes haften muß, von welchem letzte jedoch nur drei Viertel des Werthes verbodmet werden können.

Eine ganz gleiche Verfügung enthält der Art. 1643 des Portu giesischen „Codigo Commercial“ wenn er sagt, daß alle auf Cad und Kiel eines Schiffes genommene Bodmerei, die bereits genomm Fracht mit in sich begreift. Aber der erwähnte Portugiesische Cod verbietet nirgends die Verbodmung der zu gewinnenden Fracht, w das der Artikel 318 des Französischen „Code de Commerce“ au drücklich thut. Der gedachte Portugiesische Codex wiederholt in sei Artikeln 1637 und 1638, den Text des Artikels 315, 316 und 3 des Französischen „Code de Commerce,“ und enthält außerd noch folgende Verfügungen, die in keinen der anderen Nachbildung des Französischen Handelsgesetzbuches zu finden sind, und nicht übe gangen werden dürfen.

Art. 1641. „Der Darleiher oder Bodmerei-Geber kann der „den Contrakt die Gefahr des Einschmuggelns auf sich nehmen, kein „wegs aber die Gefahr der Einfuhr oder der Ausfuhr der in d „Heimath verbotenen Waaren. In diesem Falle wird der Bodmer „Contrakt null und nichtig, und die Contrahenten können selbst ein „mahler für den Unterschleif verfolgt werden.“

In dem Art. 1656 befindet sich der ganze Text des bereits g gebenen Art. 325 des Französischen „Code de Commerce,“ nur m dem Zusatz: „daß die dargeliehene Summe, wenn die Gegenstän „worauf Bodmerei genommen worden ist, durch höhere Macht (C „fortuit), während der Zeit und an dem Orte der Gefahr gänzli „verloren gegangen sind, von dem Tage des geschlossenen Co „traktes an, nicht weiter eingefordert werden kann, wenn „das Anlehen auf Bodmerei während der angenommenen Rei „stattgefunden hat.“

Von dem Art. 327 des Französischen „Code de Commerce“ welcher die Bestimmung enthält, daß in allen Fällen von Schiffbru „die Rückzahlung der auf Bodmerei geborgten Gelder, sich auf den „Werth der geborgenen und Contraktmäßig verpfändeten Güter, nac „Abzug des Bergelohns beschränkt, weicht der Portugiesische Art. „1669 durch den Zusatz ab „wenn der Werth der geborgenen Güter „das angeliehene Capital übersteigt, muß von dem Ueberschuß die ein „versprochene Prämie bezahlt, so wie überhaupt derjenige, der nicht „vollkommen zufrieden ist, befriedigt werden.“

Der Art. 1662 des Portugiesischen Codex sagt: „Das Pfa

„vilegium des Bodmerei-Gebers auf Casco, übt sein Vorrecht nicht „allein auf die geretteten Fragmente des Schiffes und seiner Geräth„schaften aus, sondern auch auf die Fracht der geborgenen Güter und „auf die gewonnene Fracht.“

Der Art. 1663 besagt: „Wenn zur Zeit des Schiffbruchs oder „irgend eines andern gewichtigen Unglücks, ein Theil der verbodmeten „Gegenstände bereits gelandet worden wäre, da wird der, den Dar„leiher treffende und einverstandene Verlust auf den am Bord geblie„benen Theil beschränkt; aber der Risico der geretteten und an Bord „eines anderen Schiffes übertragenen Waaren verbleibt ihm. Wenn „die Gesammtmasse der Güter vor dem Schiffbruche gelandet wor„den sind, da muß die geborgte Summe, so wie die Prämie darauf, „zum Vollen bezahlt werden.“

Der Art. 1664 des Portugiesischen Codex bestimmt ferner: „Wenn der Bodmerei-Contrakt Schiff und Ladung, ohne weitere Be„schreibung in sich begreift, so dienen die geretteten Güter zum Unter„pfande des Darleihers, wenn auch das Schiff auf seiner Zurückreise „Reise verloren geht. Dieselbe Regel gilt auch, wenn das Schiff „glücklich ankommt die Güter aber verloren gegangen wären.“

Der oben S. 863 besprochene Art. 331 des Französischen „Code de Commerce“ ist dem Art. 1665 des Portugiesischen buchstäblich einverleibt. — Die übrigen Bestimmungen des letzteren sind von geringerer Wichtigkeit, aber die beiden Artikel 1670 und 1671 bestimmen ausdrücklich, daß alle in dem vorliegenden Gesetzbuche, in Betreff der Havarien und der Verantwortlichkeit in dem Assekuranz-Contrakte gegebenen Vorschriften, auch auf den Bodmerei-Contrakt anwendbar sind, und daß den eine wie der andere, in allen nicht vorhergesehenen Fällen, beiderseitig angewendet werden müssen.

Verbodmung des erwarteten Gewinnes auf Waaren ist nicht wohl möglich. Denn wenn sie nicht in Wette ausarten soll, so müßte der Nehmer ungeachtet der Vereunglückung bezahlen, wenn der Gegenstand bei glücklicher Ankunft keinen Gewinn gegeben hätte. — In diesem Falle, und wenn der Gegenstand zu einem nachtheiligen Markte käme, hätte der Geber kein Unterpfand, und könnte auch in keinem Falle Anspruch auf das Geborgene machen.

In Frankreich ist, nach dem Artikel 343 des „Code de Commerce,“ nicht allein die Versicherung des auf Bodmerei ausgeliehenen Geldes, sondern auch die Versicherung der Bodmerei-Prämie, ferner Bodmerei auf zu verdienende Frachtgelder, auf gehofften Gewinn (wie

in Spanien) und auf Volkshauer verboten, im Uebertretungsfalle aber nur durch den Verlust der Zinsen auf den, unter diesen Umständen zurückzugebenden Vorschuß bestraft. Siehe „Code de Commerce Tit. 1 Art. 318, 319." Aber für die Rückzahlung des auf das Schiff gegebenen Bodmerei-Geldes haftet nicht allein das Schiff mit Segel, Tauwerk, Geräthschaften und Lebensmitteln, sondern auch die gewonnene Fracht (fret acquis) und die Ladung. Art. 329.

Hat die Verbodmung nur auf einen besonderen Theil des Schiffes oder der Ladung stattgefunden, so haftet nur dieser, und zwar pro rata des als Unterpfand bestimmten Werthes (ibid.).

Die beiden großen Französischen Rechtsgelehrten Valin und Emérigon sind nicht einig darüber, ob Gegenstände, die bereits der Gefahr ausgesetzt sind, verbodmet werden können oder nicht. Emérigon vermeint dies, weil das Privilegium des Bodmerei-Gebers die Rechte eines dritten fährden dürfte. Aber in dem Falle theilweise versicherter Güter, an welche Niemand eine Forderung hat, und wo der Geber für den unversicherten Theil die Stelle des Versicherten vertreten darf, würde im Unglücksfalle das Gerettete Jedem nach Verhältniß seines Antheils zukommen, der Geber folglich kein ausschließliches Privilegium daran besitzen, und fremdes Interesse nicht verletzt werden. Hier also wird die Rechtmäßigkeit der Verbodmung nicht angefochten werden können, und nach Preußischen Gesetzen kann auch darüber kein Zweifel herrschen, denn es ist § 2625 ausdrücklich gesagt: „Der Geber haftet für die See-Gefahr der verbodmeten Sache gleich einem Versicherer."

Eins bleibt jedoch hiebei zu bemerken: Wenn es nicht erlaubt ist, Gegenstände, die der Gefahr bereits ausgesetzt sind, zu verbodmen und im umgekehrten Fall keine bereits verbodmete Sache zu versichern, wie findet dann der oben citirte Artikel 331 des Französischen „Code de Commerce" seine Anwendung? Wie kann eine Vertheilung des Geretteten zwischen dem Versicherer und dem Bodmerei-Geber ermöglicht werden? Offenbar zwischen dem verbodmeten und nicht versicherten, so wie zwischen dem versicherten und nicht verbodmeten Theil.

In Holland begreift, nach dem neuen Gesetzbuche (Siehe Wetboek van Koophandel Buch II Art. 573) eine ausschließliche Verbodmung des Schiffes, ohne weitere Bezeichnung, Segel und Takelage, so wie überhaupt die ganze Ausrüstung, aber auch Art. 578 ist Bodmerei auf die zu gewinnende Fracht allein, oder auf imaginären Gewinn

bei Waaren, der ausschließlich auf einem oder den anderen dieser beiden Gegenstände, nicht minder als (Art. 577 zufolge) auf die Volksmasse verboten, und vor darauf vorgeschossen, kann nur Capital aber ohne Zinsen, zurückfordern. Sind Waaren, anstatt des in dem Bodmereibrief bezeichneten Schiffes, auf ein anderes verladen worden, so haftet der Bodmerei-Geber nicht für den Verlust, selbst wenn er durch Seegefahr entsteht, woferne es nicht gesetzmäßig erwiesen wird, daß die Umladung durch höhere Macht bedingt worden ist. (Siehe Art. 582.) Wird Bodmereigeld auf Waaren vor Anfang der Reise erhoben, so muß dies auf den Connossementen und auf dem Manifeste der Ladung angedeutet werden, nebst Bezeichnung der Person, welche der Schiffer von seiner glücklichen Ankunft an seinem Bestimmungshafen, in Kenntniß zu setzen hat. Geschieht dies nicht, so hat der Consignatair der Waaren vor dem Bodmerei-Geber den Vorzug, wenn er gegen Empfang des Connossements, Wechsel angenommen oder sonst Vorschüsse darauf gemacht hat. Bleibt dem Schiffer die Person unbekannt, der er seine Ankunft anzuzeigen hat, so steht es ihm frei, die besagten Waaren löschen zu lassen, ohne sich dadurch gegen den Bodmerei-Geber auf irgend eine Weise verantwortlich zu machen, Art. 588.

In England ist es gesetzlich erlaubt Bodmerei auf Frachtgelder zu erheben. Die Fracht kann in England versichert werden, (siehe Marshall's Treatise, Buch 1 Sect. 6 S. 76) folglich, sagt Marshall, kann sie auch in einem Bodmereibriefe verpfändet werden (ibid Buch II Kap. 3 S. 644). Verfolgt man die Analogie weiter, so müßten beide, Bodmerei wie Versicherung, nach denselben Gesetzen regiert werden, und so wie es sich ergiebt, daß bei Versicherungen auf Fracht keine Forderung für Verlust stattfinden kann, woferne nicht die Fracht theilweise verdient worden ist, das Schiff zum mindesten einen Theil seiner Ladung eingenommen und die Seegefahr begonnen habe, so muß auch bei Verbodmungen die Gefahr ihren wirklichen Anfang gehabt haben, ehe der Bodmerei-Contrakt gültig werden kann. Es gehört, wie wir schon bemerkt haben, zu seiner Hauptessenz, daß die geliehene Summe einer Gefahr wirklich und thatsächlich ausgesetzt werde. (Siehe Marshall Buch II Kap. IV S. 647.) Findet diese gar nicht statt, so ist der Geber nur zu der Rückzahlung seines Vorschusses mit Zuschlag gewöhnlicher Zinsen berechtigt. Die Bodmerei-Prämie kann nur dann verdient werden, wenn der Beweis vorliegt, daß die geliehene Summe eine wirkliche Gefahr gelaufen habe, und eine theilweise Verladung dürfte schon hinlänglich dazu sein, wenn Lord Kenyon's

Entscheidung in einem Assecuranzfalle, [illegible] v. Eg
& Tome, Rep. [illegible] hierüber Anwendung finden kann. Ein Schiff
Ladung fertig war, und zum Einnehmen [illegible] herumli
mit der Verschiffung ein Anfang gemacht werden konnte, und
auf versicherte Fracht konnte nicht eingefordert werden, da die
nicht begonnen hatte. Aber wenn ein Theil der Ladung s
Bord gewesen wäre, erklärte Lord Kenyon, dann hätte die Ge
Fracht-Verlust ihm Anfang gehabt, und der Versicherte a
weisten Police, wäre dann zu dem ganzen versicherten Betra
tigt gewesen.

Der Bodmereien auf Fracht allein giebt es heutzuta
mehr. Nach dem Art. 1643 des „Codigo Commercial Portug
Bodmerei auf Fracht allein nicht gestattet, derselbe Artikel
sagt, daß eine Bodmerei auf Cargo und Kiel eines Schiffes
Verantwortlichkeit die gewonnene Fracht mit in sich begrif
ungewöhnliche und höchst sonderbare Verfügung des gedachten
gischen Codex ist, die des Artikels, in Folge dessen der Ri
Einschmuggelns in fremde Länder im Bodmereibriefe, außer den
Gefahren der See, mit eingeschlossen werden darf.

Da sich die Jetztzeit überhaupt durch Erfahrung und na
durch ein besser eingerichtetes Credit-System viel praktischer gefa
als es die Vergangenheit war, so hat sich dadurch die Handhab
Bodmereien auch in mancher Hinsicht vereinfacht. Anstatt der B
auf Fracht, werden jetzt Vorschüsse auf Fracht gemacht, deren
auf Nachweis der Schiffer durch seine Unterschrift auf dem Con
selbst bezeugt und welche der Darleiher, gewöhnlich der Correspo
Rhederei, oder wenigstens der Consignatair des Schiffes, hergib
er die Prämie der darauf stattfindenden Versicherung eben als
rechnet, ohne daß diese Versicherung der allgemeinen Versicherung
Fracht Eintrag thäte, weil man annimmt, daß der Vorschuß un
von der Fracht zum Besten des Schiffes verausgabt ist,
ein wirkliches Interesse bildet. Versicherung auf Vorschuß
nicht zur Havarie grosse bei, participiren aber im Unglück
dem Provenü der Fracht. Für Auslagen zu Schiffsbedürfniß
Ungeldern und sonstigen Abgaben ist den Schiffern gewö
Credit auf die größeren Handelsplätze eröffnet, und wird da
eine Bodmerei ausgestellt, sondern einfach dafür tratsirt, der
besorgt die Versicherung für die Schiffs-Ungelder, was der Be
auf Fracht-Vorschuß gleichkommt, mit der einzigen Ausnahm

einen Antheil an dem Proceß der Fracht hat. Für die Kosten einer Reparatur im Nothhafen ist der Schiffer immer berechtigt, Bodmerei aufzunehmen, und Schiff, Fracht und Ladung zusammen zu verbodmen. Dies ist jetzt allgemein angenommen. Der Consignatar des Schiffes oder der Agent des Rheders kann unter gewissen Umständen einen Bodmereibrief nehmen, um Sicherheit für seine Ausgaben zu haben — eine Vorsichtsmaßregel, zu der nicht selten geschritten wird. (Siehe 1 Dodson 78 und ibid 189.) Auch kann ein bona fide Gläubiger, der Geld um Schiffs-Behuf hergegeben hat, und sich gegen die Gefahr eines Arrestes schützen will, sich einen Bodmereibrief geben lassen. (Siehe 1 Wheat. Rep. 86.) Dies sind anerkannte Gesetze der Vereinigten Staaten.

In England war diese gemeinschaftliche Verpfändung des Schiffes, der Ladung und der Fracht schon seit Jahr und Tag üblich, und es ist dort heut zu Tage keine Frage mehr, daß wo der Schiffer das Schiff zu verpfänden berechtigt wäre, er nicht auch berechtigt sein sollte, dessen Fracht zu verpfänden. Die beiden folgenden Fälle mögen als Belege dienen.

Der erste Fall betraf das Hamburger Schiff Jacob, Capitain Baer, und ward in dem Londoner Admiralitäts-Gericht entschieden. Siehe 4 Rob. Adm. Rep. 245.) Hier, wo das gedachte Schiff von Baltimore nach Cork (in Irland) zu segeln bestimmt war, hatte der Schiffer einen Bodmereibrief auf Schiff und Fracht, in allgemeinen Ausdrücken gezeichnet, ohne darin genau zu bestimmen, ob die gegenwärtige Fracht oder auch die folgenden Früchten darunter zu verstehen wären. Anstatt nach Cork zu gehen, segelte das Schiff nach Dublin, der Bodmerei-Inhaber verlor mithin die Gelegenheit mit seiner Forderung zu Vorschein zu kommen, und die Fracht ward dem Rheder ausbezahlt, obgleich die Abweichung, wie es erschien, nicht absichtlich geschehen war. Von Dublin ging das Schiff zurück nach Amerika, und von dort wieder nach London, wo es dem Bodmerei-Inhaber endlich gelang, von dem Admiralitäts-Gerichte autorisirt zu werden, das Schiff öffentlich verkaufen zu lassen. Da der Ertrag nicht zureichte um den Brief einzulösen, so erging an das Gericht der Ersuch, die Fracht der letzten Reise dazu anwenden zu lassen. Die Fracht war damals in den Händen der Agenten des Rheders, und es ward ihrer Seits behauptet, daß die Verbodmung der Fracht nur auf die damals unmittelbar in Aussicht gestellte Fracht Bezug haben könnte. Der Richter aber, mit Berücksichtigung des Umstandes, daß beide

Frachten in die Hände eines und desselben Eigners geflossen [illegible] gestattete das Ansuchen des Klägers, bemerkte jedoch dabei, „[illegible] „nicht seine Absicht sei, eine allgemeine Regel einzuführen, die [illegible] „allen Umständen und in allen Fällen zu gelten habe, wo ein [illegible] „ein direktes Interesse in der Fracht einer später gemachten [illegible] „langt haben könnte.“ (Siehe Lord Denterdan's „Treatise of [illegible] Law of Merch. Ships etc. p. 365 u. 366. Park's System of the [illegible] of Mar. Insurance. Edit 1842. Chap. XXII. p. 881.)

In dem zweiten Falle ward ein Schiff im Auslande für [illegible] gebene Summe verfrachtet, dieselbe im Voraus dem Schiffer [illegible] Vollen bezahlt und von ihm zum Behuf des Schiffes verbraucht. [illegible] hatte aber nicht hingereicht, die erforderlichen Ausgaben zu bestr[illegible] Der Schiffer wandte sich an die Befrachter um von ihnen diesen [illegible] Vorschuß zu erhalten, da sie ihm dies aber abschlugen, so ward [illegible] die Nothwendigkeit versetzt von Fremden das erforderliche Geld [illegible] Bodmerei zu nehmen. Die Befrachter hatten das Schiff gar [illegible] beladen, aber anderen Leuten die Verladung mehrerer Güter auf [illegible] erlaubt, und nach erfolgter Rückkunft des Schiffes dieselbe in die [illegible] gesteckt. Als nun die Inhaber des Bodmereibriefes denselben einkla[illegible] behaupteten die Befrachter, daß sie ihre Verbindlichkeiten erfüllt [illegible] und daß das Schiff ohne Rückfracht für ihre Rechnung zurückgekom[illegible] sei. Der Richter Sir John Nicholl aber bemerkte, „daß die [illegible] „merei-Geber mit der Befrachtung nichts zu thun gehabt, und [illegible] „licherweise nichts davon gewußt, aber ihr Geld auf das gewöhn[illegible] „Unterpfand von Schiff und Ladung hergegeben hätten, und [illegible] „sich erwies, daß ohne den gemachten Vorschuß das Schiff nicht in [illegible] „Stande gewesen sein würde seine Reise fortzusetzen, und selbst [illegible] „einmal die Waaren der Befrachter hätte heimbringen können, [illegible] „aber die Fracht der fremden Güter eingezogen hätten, so sei [illegible] „Meinung, daß dieselbe den Bodmerei-Gebern für ihren Vor[illegible] „haften, und der Ertrag derselben ihnen gehören müßte.“ (Ibid. [illegible] 881, 982.)

Wer einen Gegenstand ohne Einschränkung verbodmet, der [illegible] dadurch sein ganzes Interesse zum Pfande. Nimmt Jemand Bodm[illegible] auf ein Schiff, so verpfändet er dem Geber dadurch das ganze [illegible] oder seinen Antheil an demselben; nimmt er unbedingt Bodmerei [illegible] Waaren in einem Schiffe, so verpfändet er alle Waaren, die mit dem Schiffe für ihn geladen werden. Verbodmet er hingegen einen benannten Theil, z. B. die Hälfte seines Antheils an dem Schiffe, oder [illegible]

Hälfte seiner Waaren, so dient nur dieser benannte Theil dem Geber im Unterpfande. Der oben angeführte Art. 320 aus dem Fronösischen „Code de Commerce“ setzt dies außer allem Zweifel. Hieraus giebt sich, daß, wo der halbe Werth eines Gegenstandes auf Bodmerei genommen und derselbe zur Hälfte gerettet wird, der Geber im ersten obbenannten Falle alles Gerettete zu sich nehmen, in dem zweiten Falle aber nur auf die Hälfte Anspruch machen kann. Eine bloße Taxation des Ganzen würde hinreichen um die Ansprüche des Gebers klar zu bestimmen. Ist z. B. der Gegenstand im Bodmereibriefe auf 10,000 ℔ taxirt, und nur 5000 ℔ darauf angeliehen worden, so ist die Folgerung unvermeidlich, daß von dem ganzen Gegenstande nur die Hälfte zur Sicherheit des Gebers dienen kann und soll.

Aus dem in England üblichen Formular des Respondentia-Scheines erhellt keine direkte und förmliche Verpfändung der Güter, und der folgende Fall erweist, daß dort die Retour-Güter dem Geber auf Respondentia nicht als specielles Unterpfand verhaftet sind. Der Capitain eines Ostindienfahrers, welcher einen Respondentia-Schein in der gewöhnlichen Form ausgestellt, (Siehe der Form wegen: Park's Law of mar. Ins. Edit. 1842. Vol. II. 994) für das geliehene Geld in Indien sortige Produkte eingekauft hatte, fallirte ehe die Schuld zurückbezahlt worden war, während ein Theil der Güter, und der Ertrag eines anderen Theils, sich noch in den Händen der Ost-Indischen Compagnie befand, in deren Waarenhäusern dieselben, so wie es bei jenem Handelsort üblich ist, zum Verkauf niedergelegt waren.

Der „Court of Chancery“ sandte dem „Court of Kings Bench“ folgende Frage zur Entscheidung: „Ob der Geber nach dem Gesetz, für Geld das ihm auf einen Respondentia-Schein noch zukomme, irgend ein Pfandrecht oder ein Interesse an dem Gelde oder an den Gütern habe, die sich noch in den Händen der Compagnie befinden, oder auf einen von beiden, und ob solche Gelder und Güter, oder die einen oder die anderen zum Unterpfand solcher Schuld dienen.“

Das Gericht gab eine verneinende Antwort.

Nach der in den Vereinigten Staaten N. A. herrschenden Usanz kann ein Bodmerei-Geber oder Darleiher auf Respondentia, einen Anspruch auf das Geborgenen machen, ist aber auch nicht verbunden zur Havarie grosse beizutragen. In Pennsylvanien ist der Darleiher auf Respondentia berechtigt, sich an die geborgenen Güter zu halten, muß aber für allgemeine sowohl als Particular-Havarie haften.

In Rücksicht der Bodmerei-Prämie, welche der Bodm
Geber, der auch zugleich Versicherer und Darleiher ist, zu empf
hat, sind gesetzliche Vorschriften weder üblich noch denkbar.
der großen Verschiedenheit der Orte, wo das Bedürfniß des au
merei zu borgenden Geldes stattfindet, der Reisen, der Bedingu
und der Personen, muß sich eine große Verschiedenheit der Ve
rungs-Prämie für die übernommene Gefahr, Zinsen für wahrsch
Dauer der Reise und der Provision für geleisteten Vorschuß e
Die Prämie ist Sache eines gemeinschaftlichen und unabhängige
verständnisses zwischen dem Geber und dem Nehmer, gegenseitige
venienz ihre einzige Regel, und über jene kann kein Gesetz sich
sprechen. — § 2361 des Preußischen Landrechtes enthält die
„die Bestimmung dieses Aufgeldes (oder der Prämie) hängt
„von der Vereinigung beider Theile ab.“ — In der Vor
streitiger Fälle, würde es übrigens keine verwerfliche Maßregel
wenn Darleiher und Borger sich bei der Ausfertigung des Bod
briefes mit den nöthigen Beweisen versähen, daß nach der Lage der
nur gegenseitige Convenienz und keine Uebervortheilung stattgef
hätte. Nach dem Hamburgischen Handelsrechte kann dem kaufmän
Commissionair der Beweis auferlegt werden, daß er „Diligence
habe“, also ohne Zweifel auch dem Schiffer. Sollte sich demnach
diesem Grunde die Frage aufstellen lassen, daß im Nothhafen eine öff
Anzeige abseiten des Nehmers, daß er Geld suche, im Consulate
Nation, oder sonst bei den öffentlichen Behörden zu machen,
Zeitungen zu veröffentlichen und daß ein Termin stipulirt wor
innerhalb dessen die Einlieferung der Anerbietungen geschehen
Zuschlag an den mindest Nehmenden, vor Zinsen erfolgen müsse?
wird aus dem oben S. 861 angeführten Rechtsfall des
Verein, ersehen haben, daß bei dieser Gelegenheit eine solche öff
liche Anzeige statt gefunden hatte.

Oft wird die Bodmerei-Prämie für die ganze Reise, zu
Monatsweise bedungen, und bei ausbrechendem Kriege oder
hergestelltem Frieden ist keine Erhöhung oder Erniedrigung der
üblich, weil sie in jeder Hinsicht als eine Assekuranz-Prämie
trachten, und gerade wie bei Versicherungen ganz verdient ist,
die Gefahr ihren Anfang genommen hat, woferne nicht das Gegen
stipulirt worden ist. — In Frankreich, wo bei Versicherungen
Hin- und Herreisen nur Eine Prämie bedungen worden ist, (prime
und wo ein Drittheil derselben zurückgegeben werden muß, wenn

verreise nicht stattfindet, ist diese Regel auf den Bodmerei-Contrakt nicht anwendbar. In einem solchen Falle genießt der Geber die ganze Bodmerei-Prämie (profit maritime). Siehe Emérigon, Chap. 3, Sect. 3.

Die Prämie wird mit dem Capital zugleich zurückbezahlt, wenn eine besondere Bedingung das Gegentheil bestimmt. Geht der verbodmete Gegenstand durch Unglück verloren, welches dem Geber zur Last fällt, so büßt er Capital und Prämie zugleich ein. Wird nach Ankunft des verbodmeten Gegenstandes, die Bodmereischuld nicht in gehöriger Zeit bezahlt, so müssen von dieser Zeit an gewöhnliche Interessen von dem Capital bezahlt werden. *)

In Frankreich werden nach dem Gebrauch selbst von der Prämie Zinsen bezahlt. Siehe Emérigon II Ch. 3 Sect. 4. Aber in Spanien ist der Bodmerei-Geber zu den kaufmännischen Zinsen von dem Capital, doch nicht von der Prämie berechtigt. Siehe Art. 839 des Spanischen Handelsgesetzbuchs vom 30 Mai 1829.

Die Bodmerei-Prämie schließt den Preis der Gefahr in sich, den der Geber übernehmen soll. Läuft er keine Gefahr, d. h. findet der beabsichtigte Fall, für welchen die Prämie bedungen ward, nicht Statt, so gebührt ihm auch die Prämie nicht, und sie muß, wie bei Versicherungen ristornirt, — zurückgegeben — oder für nichtig betrachtet werden. — Aus welchen Gründen aber auch der Bodmerei-Contrakt rückgängig werden mag, so ist es der Billigkeit gemäß, daß der Nehmer für die Zeit, während welcher er den ihm gemachten Vorschuß in Händen hatte, dem Geber gewöhnliche Zinsen dafür bezahle, weil diese bei Berechnung der Prämie mit in Anschlag gebracht werden, und der Geber das Capital sonst unentgeltlich entbehrt haben würde.

Die älteren Italienischen Schriftsteller, Targa, Casarégis und in neuerer Zeit auch Baldasseroni, schränken, so wie sie es bei Assekuranzen thun, des Ristorno der Bodmerei-Prämie auf den Fall ein, daß die Unternehmung durch unvermeidliche Hindernisse rückgängig werde; die Französischen (siehe unten) rechnen auch den Fall dazu, wo der bloße Wille des Nehmers den Contrakt rückgängig macht.

Wenn nur ein Theil des vorgeschossenen Geldes oder der dafür gekauften Sachen der Gefahr ausgesetzt ist, so fällt es von selbst in die Augen, daß der Contrakt nur für soviel gültig seyn könne, als derselbe beträgt, und daß der übrige Theil der Anleihe nebst gewöhnlichen Zinsen

*) In Betreff der Zinsen-Vergütung für Aufschub in der Rückzahlung des Bodmerei-Vorschusses wird auf den fünften Abschnitt dieser Abhandlung hingewiesen.

zurückgegeben werden müsse. Die Preußischen Gesetze bestimmen § 2418 „daß der Nehmer, der sich des Ristorno bedient, sechs Prec „Zinsen vom Tage des Empfangs nebst den verursachten Kosten, wel „auch die Kosten der von dem Geber über die Bodmerei etwa „nommene Versicherung gehören, erstatte.“ — Und § 2417: „W „der Geber das Ristorno auch, so erhält er das Darlehen ohne Zin „und Kosten zurück.“

Nach dem Französischen „Code de Commerce“, Art. 317 wi der Fall angenommen, daß ohne Betrug eine größere Summe Bodmerei angeliehen worden, als der verbodmete Gegenstand we ist, und dann „der Contrakt bis zum Werth der verbodmeten Sa „nach der Schätzung die man gemacht hat, oder über die man ei „geworden ist, für gültig erklärt, das Uebrige mit ortsüblichen Interes „zurückgegeben werden muß.“

Valin sagt, daß der Nehmer auch das halbe Procent vergü müsse, das der Geber, wenn er versichert ist, beim Ristorno bezah Emérigon (Ch. 7 Sect. 1 § 3) hielt ihn dazu verpflichtet, wen Aufhebung einer höheren Macht zuzuschreiben ist. Das Spanis Gesetzbuch von 1829 sagt bloß (828) „Kommen die Güter, wel „Geld auf Bodmerei genommen ist, nicht in den Fall Gefahr zu lau „so tritt der Contrakt nicht in Wirksamkeit.“

Dritter Abſchnitt.

Verhältniſſe der Bodmerei-Geber und Nehmer.

I. Allgemeine Befugniß des Nehmers. Vollmacht des Schiffers und ihre Gränzen.

II. Befugniß der Rheder und Ablader. Verbindlichkeiten des Nehmers. Gefahren des Gebers. Genaue Beſtimmung der Verhältniſſe zwiſchen beiden.

I. Befugniß des Nehmers; Vollmacht des Schiffers und ihre Gränzen.

Es erhellt aus der in dem vorſtehenden Abſchnitte gegebenen Auseinanderſetzung dreier Arten von Bodmerei, daß die Befugniß, Geld auf Bodmerei zu nehmen, oder zu borgen, nur drei verſchiedenen Perſonen angehören könne — nämlich: dem Schiffer, dem Rheder (oder ſeinem Stellvertreter und Agenten) und dem Ablader der ganzen, oder eines Theiles der einem Schiffe beſtimmten oder bereits darin verſchifften Ladung. Die beſonderen Intereſſen, die bei einer Verbodmung obwalten können, laſſen ſich nur aus dem dreifachen Geſichts-Punkte betrachten, und müſſen von einer dieſer drei Perſonen ausgehen.

Der Schiffer, der auch Mit-Rheder ſein kann, fungirt als einfacher und natürlicher Stellvertreter des Rhéders oder aller Rheder, dort, wo jener oder dieſe nicht ſelbſt erſcheinen können, und muß ihr gemeinſchaftliches Intereſſe nach beſtem Wiſſen und Gewiſſen wahrnehmen. Als Stellvertreter der Ladungs-Intereſſenten aber fungirt er in der Regel nur im Nothhafen, beſonders in Häfen und Fällen, wo es ihm unmöglich wird, Inſtruktionen von denſelben einzuholen, und dann liegt ihm die Pflicht ob, die betreffenden nöthigen Schritte zur beſtmöglichſten Wahrnehmung ihres Intereſſes zu thun.

Der Rheder des ganzen oder eines Theiles des als Unterpfand der Verbodmung dienenden Schiffes, bildet das zweite Interesse, dessen er Herr und Meister bleibt, dort wo er es persönlich oder durch einen Bevollmächtigten ad hoc wahrnehmen kann, und das, in seiner Abwesenheit, oder in Ermangelung bestimmter Vorschriften, dem Schiffer anvertraut bleiben muß.

Der Ablader der ganzen, oder eines Theiles, der einem bestimmten Schiffe zugedachten oder darin verschifften Ladung, ist die dritte, ganz unabhängige Person, welche ein natürliches Interesse in dem Schicksale desselben besitzt, und demnach befugt sein kann, Geld auf Bodmerei zu borgen; oder, wie es in diesem Falle heißt, auf Respondentia zu nehmen. Von einer sonstigen Befugniß kann nicht die Rede sein; es versteht sich jedoch von selbst, daß ein Jeder, der Seehandel zu treiben berechtigt ist, die Gegenstände, welche er der Seegefahr aussetzt, verbodmen oder eigentlicher, Hypothek darauf geben darf; wofern die besondere Gesetzgebung eines Landes ihn nicht, hie und da, davon ausschließt.

Es fällt in die Augen, daß in so weit das Interesse des Rheders oder des Abladers hiebei in Betrachtung kommt, gesetzliche Vorschriften oder Einschränkungen nur in einzelnen Fällen und höchst selten stattfinden können. Aber in Rücksicht des Schiffers verhält es sich damit anders, und er hat überall gewisse Regeln zu beobachten. Als Vorgesetzter des Schiffes und der Ladung besitzt der Schiffer das natürliche Recht, und ist verpflichtet, während der ganzen Dauer der Reise alles das zu thun, was er zur Beförderung und Vollendung derselben auf dem kürzesten und wohlfeilsten Wege für nothwendig erachtet. Durch die Handlungen, die er in seiner Eigenschaft als Capitain zum Besten des Schiffes und zur Fortsetzung seiner Reise vornimmt, verpflichtet er die Eigenthümer oder Rheder. Wer also auf guten Glauben, jedoch ohne Vernachläßigung der üblichen Vorsichtsmaßregeln, mit dem Schiffer in Schiffsangelegenheiten contrahirt, der kann sich wegen Erfüllung des Contraktes an diejenigen halten, die ihn eingesetzt haben. Diese Verbindlichkeit des Rheders erstreckt sich auch auf denjenigen, den der Schiffer im Nothfalle an seine Stelle gesetzt hat, oder der ihm, im Sterbefalle, gefolgt ist.

Die Pflicht des Schiffers und die daraus entspringende Vollmacht nehmen aber erst mit der Reise ihren Anfang. So lange er sich an dem Wohnorte der Eigenthümer oder Rheder befindet, steht

er unter ihren Befehlen, und kann ohne ihren Willen und ihre ausdrückliche Zustimmung nichts Wichtiges unternehmen. Von dieser allgemeinen Regel finden jedoch Ausnahmen statt.

Das revidirte Hanseatische Seerecht Tit. 5. Art. 7. bestimmt: „daß wenn die Mehrzahl der Theilnehmer nach den Parten gerechnet, „die Ausrhedung des Schiffes beschlossen hat, und Jemand sich weigern würde, der Schiffer die Macht haben soll, mit Rath und „Einwilligung der andern Mit-Rheder so viel Geld darauf zu borgen, als der weigernde Part sich belaufen möchte, und nach vollendeter Reise das Capital nebst der Bodmerei-Prämie von solchem „Part zu bezahlen, ohne der andern Rheder Schaden." Nach denen in den Vereinigten Staaten herrschenden Usanzen, ist es dem Schiffer nicht erlaubt, Geld auf Bodmerei zu nehmen, wenn er selbst, oder auch der Rheder hinlängliches Geld an Bord haben, um die Reparaturen des Schiffes bestreiten zu können. (Siehe 2 Peters Adm. Rep. 301.) Auch kann dort ein Schiffs-Rheder keinen Bodmereibrief auf den Schiffs-Part eines anderen Rheders für Schiffs-Reperaturen nehmen. (Siehe Gilfin 457.) Der Schiffer muß aber eher Geld auf Bodmerei nehmen, als die Hand auf fremdes Geld legen, das sich an Bord befindet. Er muß in dieser Hinsicht gewissenhaft mit sich selbst zu Rathe gehen, und dann sind die Partheien gebunden. (Siehe 8 Mason, 255.)

Das neuere Holländische Gesetzbuch (Wetboek van Koophandel) Art. 342 ändert die Verfügungen des Hanseatischen Rechtes dahin ab: „Wenn einer oder mehrere der Mit-Rheder nach gehöriger an sie ergangener Aufforderung mit ihrem Beitrage zu den nöthigen Ausrüstungskosten des Schiffes in Rückstand bleiben sollten, so ist der Schiffer befugt, innerhalb vier und zwanzig Stunden nach der besagten Afforderung und Bewilligung des Arrondissements-Gerichts das Erforderliche für ihre Rechnung zu borgen, und selbst auf Bodmerei zu nehmen.

Der Französische „Code de Commerce" § 233 sagt ausdrücklich: „Wenn das Schiff mit Zustimmung der Eigenthümer verfrachtet worden ist, und wenn einige unter ihnen verweigern sollten, „zu den erforderlichen Ausrüstungskosten beizutragen, so kann in „diesem Falle der Schiffer binnen vier und zwanzig Stunden nach „der an sie ergangenen Aufforderung ihren Beitrag zu bezahlen, so „doch mit Genehmigung des Richters, Geld für ihre Rechnung durch „Verbodmung ihres Schiffsantheils borgen." Ferner § 322. „Selbst

„am Wohnorte der Theilnehmer, welche ihren Beitrag zur Ausrüstung
„des Schiffes nicht innerhalb vier und zwanzig Stunden nach der erfol-
„ten Aufforderung geleistet hätten, müssen die Antheile solchaner Eigen-
„thümer für die Zurückzahlung der Summen haften, welche zur Aus-
„besserung und Verproviantirung des Schiffes geborgt worden wären.“
Emérigon's Bemerkung, daß der Capitain der Zustimmung der
übrigen Rheder hiezu bedürfe, wofern ihm nicht die ganze Leitung
der Ausrüstung übertragen worden ist (Emérigon Ch. 4 Sect. 4 §2,
fällt durch die neuere Gesetzgebung des „Code de Commerce“ von
selbst weg. Von den dreifachen Mitteln, deren sich der Schiffer zu
dienen kann, um das zur Fortsetzung seiner Reise erforderliche Geld
zu erheben, und die bereits oben im zweiten Abschnitte S. 851 aus-
einander gesetzt worden sind, nimmt bei dieser Gelegenheit nur eins,
und zwar die Erhebung des Geldes durch Bodmerei unsere beson-
dere Aufmerksamkeit in Anspruch. Der Schiffer darf dazu ausdrück-
lich nur für den besagten Zweck, und wenn ihm alle anderen
wohlfeileren Mittel fehlen, seine Zuflucht nehmen. Schon in dem
Wisbuyschen See-Rechte Art. 15. 35. 40 und 41 ist es ausdrück-
lich gesagt worden, daß er für Schiffs-Bedürfnisse, dessen Ge-
räthschaften verpfänden, Waaren verkaufen und Geld auf das
Schiff durch Bodmerei erheben kann. Das reviderte Hansische
See-Recht sagt Tit. 6 Art. 2 folgendes: „Wenn ein Schiffer inner-
„halb Landes, da er seiner Rheder nicht mächtig, beweislichen Scha-
„den an dem Schiffe oder dessen Geräthschaften nehmen würde, wo
„er des Orts kein Geld gegen Wechsel auf seine Rheder bekommen
„oder auch von den einhabenden Gütern keine zu besserem Vortheil
„seiner Rheder als die Bodmerei sich belaufen würde verkaufen könnte,
„so soll er in solchem Nothfalle, das Schiff zu retten, Macht haben,
„wegen sämmtlicher Rheder so viel Geld auf Bodmerei zu nehmen,
„als er zur Ausbesserung des Schadens und anderer dergleichen Noth-
„fälle wirklich nöthig hat.“ Mit diesem Gesetz ist auch das Dä-
nische Art. 1 im Einklang. Die Hamburgischen Rechte (Stadt-
Theil 2 Tit. 14 Art. 5. 7. und 8) erlauben dem Schiffer, in Noth-
fällen, während der Reise die Geräthschaften des Schiffes zu ver-
pfänden, Waaren zu verkaufen, oder Geld auf das Schiff auf Bod-
merei zu nehmen. Die Schwedischen Gesetze Kap. 2 erlauben
ihm in solchen Fällen das Schiff zu verbodmen, und wenn er
auf diese Art nichts erlangen kann, einen Theil der Waaren zu ver-
kaufen. Der Französische „Code de Commerce“ Art. 234

stattet ihm auf das Unterpfand von Schiff und Ladung zu borgen, und Art. 315 Schiff und Kiel, Segel und Tauwerk, Ausrüstung und Lebensmittel, und die Ladung sämmtlich oder theilweise zu verbodmen. — Nach Preußischen Gesetzen §. 1499. 1500 und 1501 muß er die zur Fortsetzung seiner Reise nöthigen Gelder bestmöglichst zu erhalten suchen, kann er kein Darlehn aufbringen, so muß er sich die benöthigten Gelder auf Bodmerei verschaffen; gelingt ihm auch dies nicht, so steht ihm frei von den geladenen Waaren oder von den Schiffs-Geräthschaften so viel als zur Bestreitung solcher Ausgaben unumgänglich nothwendig ist, zu verpfänden oder zu veräußern, jedoch ist dies der Bedingung unterworfen, daß sich an dem fremden Orte, wo die Nothwendigkeit dieser Maßregeln eintritt, kein Bevollmächtigter der Rheder befinde. Die älteren Spanischen Gesetze, (Ordon. de Bilbao C. 24 Art. 38 und 30) sind mit den eben genannten Preußischen fast identisch, da sie dem Schiffer vorschreiben, wenn er in der Fremde Geld zu seinen Schiffs-Bedürfnissen braucht, er zuerst suchen soll, dasselbe gegen Wechsel auf seine Rheder zu bekommen; schlägt dies fehl, so soll er Geld auf das Schiff und dessen Geräthschaften und Fracht aufnehmen, und wenn dies nicht hinreicht, um die erforderliche Summe aufzutreiben, so kann er Hand an die überflüssigen Schiffsgeräthschaften, und im fernersten, äußersten Falle an die Waaren oder Ladung legen. Jetzt aber schreibt der Art. 813 des neuen Spanischen Gesetzbuches vom Jahre 1829 ausdrücklich vor, daß wo Gelder im Auslande durch Bodmerei erhoben werden sollen, die Vorschriften des Artikels 644 eben dieses Gesetzbuches zu befolgen sind, und diese sagen: „Befindet sich der Capitain ohne Gelder, die „dem Schiffer oder dessen Eigenthümer gehören, um die erforderlichen „Reparaturen, Instandsetzung und Verproviantirung im Nothhafen „zu bestreiten: so muß er, wenn Correspondenten des Rheders an „dem Orte sind, sich an selbige wenden; und in deren Ermangelung „an die Interessenten der Ladung; und wenn er sich durch alle diese „Mittel die erforderlichen Gelder nicht verschaffen kann: so ist er au„thorisirt sie auf Seegefahr oder Bodmerei auf das Castro, den Kiel „und die Takelage zu nehmen, nachdem er sich zuvor Erlaubniß dazu „verschafft hat, von dem Handels-Tribunal des Hafens, wo er sich „befindet, wenn auf Spanischem Gebiet, und wenn im Auslande, von „dem Consul, wenn einer allda befindlich, sonst von der Behörde, die „in Handelssachen erkennt. — Kann er auf diese Weise kein Geld „bekommen, so darf er so viel von der Ladung nehmen, wie hinreicht

„die durchaus nothwendigen Ausgaben zu denken; diesen Theil der „Ladung hat er unter der oben besagten gerichtlichen Autorisation und „in öffentlicher Auction zu verkaufen.“

Es ist schon oben erwiesen worden, daß es dem Schiffer nach Europäischen Gesetzen durchaus an Gelegenheit fehlen muß, sein Geld-Bedürfniß auf einfacherem Wege als durch Verbodmung seines Schiffes zu befriedigen, ehe er sich für berechtigt halten kann, zu diesem Mittel zu greifen. Es ist seine Pflicht, sich das erforderliche Geld auf dem wohlfeilsten Wege zu verschaffen, und wenn er Raum für seine Wechsel auf seinen Rheder oder seine Rheder finden kann, so darf und muß er sich dieses Mittels bedienen. In einem von Abbot P. II Ch. 3 § 22 erwähnten Falle hatte Jemand Geld zu Reparatur eines Schiffes in Jamaica vorgeschossen, und sich dafür das Schiff verpfänden lassen, andertheils aber Wechsel auf die Rheder genommen, indem er die Gefahr der Reise nicht laufen wollte. Ob er in einem oder dem anderen Falle, oder in beiden sich hätte versichern lassen oder nicht, ist nicht gesagt.

Er hatte aber in keinem der beiden Bodmerei-Gränze gethan. Es ward gerichtlich entschieden, daß die Rheder, nachdem das Schiff auf der Reise genommen war, die Wechsel zu bezahlen schuldig wären, auch daß das Schiff, wenn es angelangt wäre, dem Gläubiger zum Unterpfande gedient haben würde.

In Frankreich spricht der „Code de Commerce“ Art. 234 von Versetzung oder Verkauf von Waaren und von Anleihe à Bodmerei. Und der folgende, von Emérigon (siehe in seinem Werke, Des Contrats à la grosse Ch. 4 Sect. II § 5) erwähnte sich dürfte dahin gehen, den Schiffer, ohne ausdrückliche Vollmacht von dieser minder kostspieligen Art sich Gelder zu verschaffen, nicht auszuschließen. Der Fall war dieser: Um Lebensmittel, Zölle und Zahn zu bezahlen, bedurfte ein sich auf Cap Francois in St. Domingo befindender Capitain 1750 Livres, wofür er einen Wechsel auf seinen Rheder in Marseille ausstellte. Auf seiner Heimreise ward er von einem Englischen Kaper angegriffen und in die Luft gesprengt. Der Wechsel ward protestirt, und der Inhaber desselben belangte den Rheder und den Vormund der Kinder des Capitains. Diese und der Inhaber des Wechsels behaupteten, daß er für dringende Schiffs-Bedürfnisse gezogen worden sei; daß der Capitain keine Gelegenheit gehabt habe, Geld auf Bodmerei zu nehmen, und daß er keine nothwendigen Schiffsgerätschaften habe verkaufen dürfen. Der Rheder setzte diesen Gründen die Wor-

der „Ordonnances de Louis XIV“ entgegen, in Folge deren das Eigenthum zu Lande auf keine Weise durch Seeunternehmungen gefährdet werden soll, und das Parlament von Aix verurtheilte ohne Schonung und mit rücksichtsloser Anhänglichkeit an den Buchstaben des Gesetzes, die Erben des Capitains zur Bezahlung des Wechsels, so klar es sich auch herausstellen mochte, daß er zum Behuf der Bedürfnisse des Schiffes, ausgefertigt worden war.

Als Veranlassung zum Aufnehmen von Geldern auf Bodmerei in der Fremde, wird in den meisten Gesetzgebungen nur von Ausbesserung und Verproviantirung des Schiffes geredet. Aber jeder unvorhergesehene und nicht gesetzlich ausgeschlossene Fall, der in die Jurisdiction des Schiffers fällt, bietet eine rechtmäßige Veranlassung zur Verbodmung dar; und wenn er berechtigt ist, was keinem Zweifel unterworfen sein kann, das Schiff zu ranzioniren u. s. w., so kann er sich auch dazu das nöthige Geld auf diese Weise anschaffen. Er ist nur in Nothfällen befugt, Bodmerei-Contrakte zu schließen, bleibt aber die einzige kompetente Autorität, welche nicht allein über das Eintreten eines solchen Nothfalles, sondern auch über Art und Weise, über die Wahl des Gegenstandes, der nach seiner Einsicht am zweckmäßigsten zur Verbodmung dienen kann, unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit und unter Beobachtung der jedesmaligen Landes-Gesetze, je nach Masgabe der Umstände zu entscheiden hat. — Wenn ihm die meisten dieser Gesetze erlauben, Geld auf Bodmerei zu nehmen, jedoch nur das Schiff als Gegenstand der Verbodmung nennen, aber zu gleicher Zeit gestatten, im Nothfall auch Güter oder einen Theil der Ladung zu verkaufen, so muß er, logisch geschlossen, berechtigt sein auch weniger zu thun, nämlich das Recht besitzen, dieselben zu verbodmen, wenn ihm dies vortheilhafter erscheint. — In England ist dies durch das Admiralitäts-Gericht förmlich entschieden worden. (Siehe Abbot P. II. Ch. 3. § 29.) Ein Oesterreichisches Schiff, von dem Mittelländischen Meere nach London bestimmt, mußte in Lissabon Reparaturen halber einlaufen. Daß es der Ausbesserung werth war, ergab eine gerichtlich erfolgte Untersuchung desselben in Lissabon. Der Schiffer nahm das erforderliche Geld durch Bodmerei auf Schiff und Ladung, und die Bodmerei-Summe überstieg den Werth des Schiffes im beschädigten Zustande, und die Fracht nach ungefährer Schätzung um so viel als aus der Ladung, für Ausladung, Lagermiethe u. s. w. zu ersetzen blieb. — Als der Bodmereibrief nach Schiffsankunft nicht eingelöset ward, stellte der Inhaber eine Klage gegen Schiff und La-

„die durchaus nothwendigen Ausgaben zu decken; diesen Theil der „Ladung hat er unter der oben besagten gerichtlichen Autorisation und „in öffentlicher Auction zu verkaufen.“

Es ist schon oben erwiesen worden, daß es dem Schiffer nach Europäischen Gesetzen durchaus an Gelegenheit fehlen muß, sein Geld-Bedürfniß auf einfacherem Wege als durch Verbodmung seines Schiffes zu befriedigen, ehe er sich für berechtigt halten kann, zu diesem Mittel zu greifen. Es ist seine Pflicht, sich das erforderliche Geld auf dem wohlfeilsten Wege zu verschaffen, und wenn er Nehmer für seine Wechsel auf seinen Rheder oder seine Rheder finden kann, so darf und muß er sich dieses Mittels bedienen. In einem von Abbot P. II Ch. 3 § 23 erwähnten Falle hatte Jemand Geld zur Reparatur eines Schiffes in Jamaica vorgeschossen, und sich theils das Schiff verpfänden lassen, anderntheils aber Wechsel auf die Rheder genommen, indem er die Gefahr der Reise nicht laufen wollte. Ob er in einem oder dem anderen Falle, oder in beiden sich hatte versichern lassen oder nicht, ist nicht gesagt.

Er hatte aber in keinem der beiden, Bodmerei-Prämie gerechnet. Es ward gerichtlich entschieden, daß die Rheder, nachdem das Schiff auf der Reise genommen war, die Wechsel zu bezahlen schuldig blieben, auch daß das Schiff, wenn es angelangt wäre, dem Gläubiger zum Unterpfande gedient haben würde.

In Frankreich spricht der „Code de Commerce“ Art. 234 nur von Versetzung oder Verkauf von Waaren und von Anleihe auf Bodmerei. Und der folgende, von Emérigon (siehe in seinem Werke: Des Contrats à la grosse Ch. 4 Sect. II § 5) erwähnte Fall, dürfte dahin gehen, den Schiffer, ohne ausdrückliche Vollmacht von dieser minder kostspieligen Art sich Gelder zu verschaffen, gar auszuschließen. Der Fall war dieser: Um Lebensmittel, Zölle und Lohn zu bezahlen, bedurfte ein sich auf Cap Francois in St. Domingo befindender Capitain 1750 Livres, wofür er einen Wechsel auf seinen Rheder in Marseille ausstellte. Auf seiner Heimreise ward er von einem Englischen Kaper angegriffen und in die Luft gesprengt. Der Wechsel ward protestirt, und der Inhaber desselben belangte den Rheder und den Vormund der Kinder des Capitains. Dieser und der Inhaber des Wechsels behaupteten, daß er für dringende Schiffs-Bedürfnisse gezogen worden sei; daß der Capitain keine Gelegenheit gehabt habe, Geld auf Bodmerei zu nehmen, und daß er keine nothwendigen Schiffsgerechtschaften habe verkaufen dürfen. Der Rheder setzte diesen Gründen die Worte

der „Ordonnances de Louis XIV" entgegen, in Folge deren das Eigenthum zu Lande auf keine Weise durch Seeunternehmungen gefährdet werden soll, und das Parlament von Aix verurtheilte ohne Schonung und mit rücksichtsloser Anhänglichkeit an den Buchstaben des Gesetzes, die Erben des Capitains zur Bezahlung des Wechsels, so klar es sich auch herausstellen mochte, daß er zum Behuf der Bedürfnisse des Schiffes, ausgefertigt worden war.

Als Veranlassung zum Aufnehmen von Geldern auf Bodmerei in der Fremde, wird in den meisten Gesetzgebungen nur von Ausbesserung und Verproviantirung des Schiffes geredet. Aber jeder unvorhergesehene und nicht gesetzlich ausgeschlossene Fall, der in die Jurisdiction des Schiffers fällt, bietet eine rechtmäßige Veranlassung zur Verbodmung dar; und wenn er berechtigt ist, was keinem Zweifel unterworfen sein kann, das Schiff zu ranzioniren u. s. w., so kann er sich auch dazu das nöthige Geld auf diese Weise anschaffen. Er ist nur in Nothfällen befugt, Bodmerei-Contrakte zu schließen, bleibt aber die einzige kompetente Autorität, welche nicht allein über das Eintreten eines solchen Nothfalles, sondern auch über Art und Weise, über die Wahl des Gegenstandes, der nach seiner Einsicht am zweckmäßigsten zur Verbodmung dienen kann, unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit und unter Beobachtung der jedesmaligen Landes-Gesetze, je nach Masgabe der Umstände zu entscheiden hat. — Wenn ihm die meisten dieser Gesetze erlauben, Geld auf Bodmerei zu nehmen, jedoch nur das Schiff als Gegenstand der Verbodmung nennen, aber zu gleicher Zeit gestatten, im Nothfall auch Güter oder einen Theil der Ladung zu verkaufen, so muß er, logisch geschlossen, berechtigt sein auch weniger zu thun, nämlich das Recht besitzen, dieselben zu verbodmen, wenn ihm dies vortheilhafter erscheint. — In England ist dies durch das Admiralitäts-Gericht förmlich entschieden worden. (Siehe Abbot P. II. Ch. 3 § 29.) Ein Oesterreichisches Schiff, von dem Mittelländischen Meere nach London bestimmt, mußte in Lissabon Reparaturen halber einlaufen. Daß es der Ausbesserung werth war, ergab eine gerichtlich erfolgte Untersuchung desselben in Lissabon. Der Schiffer nahm das erforderliche Geld durch Bodmerei auf Schiff und Ladung, und die Bodmerei-Summe überstieg den Werth des Schiffes im beschädigten Zustande, und die Fracht nach ungefährer Schätzung um so viel als aus der Ladung, für Ausladung, Lagermiethe u. s. w. zu ersetzen blieb. — Als der Bodmereibrief nach Schiffsankunft nicht eingelöset ward, stellte der Inhaber eine Klage gegen Schiff und La-

dung ein. Aus dem Schiffe, welches ein fremdes war, und daher zu jener Zeit nicht registrirt werden konnte, war viel weniger gelöset worden, als die Schätzung betragen hatte. Das Gericht entschied, daß die Verpfändung der Ladung gültig sei, da der Schiffer nach den Umständen richtig gehandelt habe, weil nach allgemeiner Regel, die Verpfändung des Ganzen dem Verkauf eines Theils gleich geachtet werden müsse.

Der Schiffer muß für Bedürfnisse, welche nur das Schiff betreffen, nie Schiff und Ladung verbodmen, wenn es irgend möglich ist, daß er mit Verbodmung des Schiffes allein ausreicht. Es gebührt ihm, den Bodmerei-Contrakt so viel er kann, den jedesmaligen Umständen gemäß einzurichten, nur denjenigen Gegenstand zu verbodmen, für welchen das aufgenommene Geld angewandt werden soll und deutlich die Bedingungen zu stipuliren, unter denen der Geber für die übernommenen Gefahren haften muß. Sie sind so ziemlich dieselben Gefahren die der Assekuranz-Contrakt enthält — Sturm, Seeräuber, Feuer, Nehmung und jedes andere Art von Unglück, ausgenommen das, was von den Fehlern des Schiffs oder der schlechten Verwaltung des Vorgers herrühren mag, wobei jedoch nicht außer Acht gelassen werden darf, daß Nehmung in einem Bodmereibrief natürliche Nehmung, keine temporaire, bedeutet, die einen Total-Verlust nach sich zieht. Wenn das Schiff genommen und während einer kurzen Rast angehalten wird, und dennoch innerhalb der bestimmten Frist in seinen Bestimmungshafen ankommt, so hat der Brief nichts von seinem Werthe verloren, und der Besitzer kann ihn einklagen.

Die Nothwendigkeit der möglichst klaren Wortfügung in der Abfassung des Bodmerei-Contraktes, ist schon im vorangegangenen Abschnitte aus einander gesetzt worden.

Wird das von dem Schiffer auf Bodmerei erhobene Geld zu andern Zwecken als zum Behuf des Schiffes ausgegeben, oder hat er es überhaupt ohne Nothwendigkeit geborgt, so macht er sich gegen seinen Rheder verantwortlich (siehe Hamb. Stat. Tit. 14 Art. 32, den Französischen „Code de Commerce“ Art. 236, Dän. Art. 3, Schwed. Kap. 2). Aber der Bodmerei-Geber verliert durch diese Misanwendung oder durch sonstige Nachlässigkeit oder Pflicht-Verletzung des Schiffers, nichts von seinem Rechte; sein Bodmereibrief behält seine volle Kraft, woferne er sich zuvor überzeugt hat, daß der Schiffer des geborgten Geldes wirklich bedürfe. (Siehe Abbot P. II Ch. 3 § 27.) Wenn der Schiffer nur im Nothfall berechtigt ist Geld aufzunehmen, so folgt daraus, daß außer diesem

Nothfalle auch keines vorgeschossen werden darf, und der Geber, der sich in dieser Hinsicht eine Nachlässigkeit zu Schulden kommen läßt und zu einem Vorschuß herzieht, setzt hiebei des Borgers Qualität als Schiffer willkührlich außer Augen, und leiht ihm als Privatmann. — Mehrere Gesetze sagen ausdrücklich, daß die Rheder nicht verantwortlich sein sollten, wenn der Schiffer außerhalb Landes das Schiff höher mit Geld beschwert, als Schiff und Fracht werth sind, sondern daß der Geber sich nach Inhalt des Contrakts für den Ueberschuß an den Schiffer selbst halten müsse (siehe Hamb. Stat. Tit. 18 Art. 3, Dän. Art. 5, Schwed. Kap. 3). — Wird ein Vorschuß dieser Art an dem Wohnorte des Rheders, ohne dessen besondere Einwilligung und Theilnahme an dem Bodmereibriefe gemacht, so kann der Geber sich nur an den etwanigen Schiffs-Part, den der Schiffer besitzen möchte, und an den betreffenden Fracht-Antheil halten. (Siehe der Französischen „Code de Commerce“ Tit. IX. Art. 321.) Hat der Geber sich aber von der Nothwendigkeit der Auslage so gut als es ihm möglich war, überzeugt, so ist er nicht gebunden, auf die nützliche und richtige Verwendung der Gelder zu sehen. Er behält alle Ansprüche an die Rheder die sein Bodmereibrief ihm gewährt, wenn er nicht wissentlich dem Schiffer mehr als nöthig war, geliehen, und sich keine Theilnahme an dem Betruge oder keine grobe Nachlässigkeit hat zu Schulden kommen lassen.

Die Preußischen Gesetze verordnen (§ 2388 und 2389) „daß, „wer einem Schiffer wissentlich zu anderem Gebrauch, als zum Besten „des Schiffes oder Gutes, Bodmerei giebt, sich allein an den Schiffer „und dessen Schiffs-Part oder andere Habseligkeiten halten kann. Ein „Bodmerei-Geber, der sich mit dem Schiffer zum Schaden der Rheder „und Befrachter verstanden hat, muß den Letzteren für allen aus der „Bodmerei entstandenen Schaden als Selbstschuldner haften, und soll „als Betrüger bestraft werden.“

II. Gefahren, Verbindlichkeiten und Rechte des Gebers.

Die Befugniß des Rheders, Geld auf Bodmerei zu nehmen, ist unbedingt in dem Falle wo er allein dasteht und keine Mit-Rheder hat. Er kann z. B. Hypothek auf sein Schiff geben, um ihm eine

Ladung zu kaufen, wie das oft in den Vereinigten Staaten N. A. vorfällt. (Siehe 1 Paine 691.)

Giebt es aber der Rheder mehrere, so wird diese Befugniß durch sein Verhältniß zu ihnen beschränkt. Erstlich kann er nur seinen eigenen Schiffs-Antheil verbodmen oder Geld darauf aufheben; sodann aber können auch sie es thun, wenn er den zu seiner Last fallenden und von ihm schuldigen Betrag der Ausrüstungs- oder Ausbesserungskosten zu bezahlen sich weigert, oder diese Zahlung zum Ungelegenheit verzögert. In diesem Falle sind die übrigen oder ihr Disponent nach dem Preußischen Landrechte § 2369 berechtigt, auch wider seinen Willen Bodmerei auf seinen Schiffs-Part zu nehmen. Aehnliche Verfügungen enthält das Schwedische Gesetzbuch Kap. 2. Aber ungeachtet das im Kap. 2 Art. 6. der „Ordenanzas de Bilbao" gesagten, schweigt das neue Spanische Gesetzbuch über diesen Punkt.

Auf die Befugniß des Abladers, die dritte mögliche Person, ein direktes Interesse in einer Verbodmung haben kann, sind gesetzliche Vorschriften weder anwendbar noch nöthig. Für fremde Rechnung aber darf Niemand ohne besonderen Auftrag Bodmerei nehmen, als der Schiffer in einem Nothhafen, oder in den oberwähnten Fällen, wo Rheder ihren Antheil zu rechter Zeit zu bezahlen versäumen oder ihn überhaupt verweigern. Auch können über den Betrag, für welchen Bodmerei genommen werden darf, nur selten bestimmte Regeln gefunden. — Handelt es sich bei einer Verbodmung nicht bloß um Reparaturen, sondern auch um die Vermehrung des Werthes des verbodmeten Gegenstandes, so darf die zu diesem Behufe aufgenommene Summe Geldes so groß seyn, als der Werth des Gegenstandes selbst. Sie darf aber auch denselben nicht übersteigen, und da auf jeden Fall nicht mehr geborgt werden darf als durchaus nöthig ist, so sind in den Gesetzgebungen mehrerer Länder für Fälle dieser Art besondere Vorschriften festgesetzt, deren Jurisdiction jedoch sich nicht auf Bodmereien erstrecken kann, welche außerhalb Landes in der Fremde aus Noth genommen werden. Auch kann es hiebei nicht zu Frage kommen, ob die Gegenstände worauf angeliehen wird, versichert oder schon verbodmet worden sind; denn die zweite Verbodmung geschieht gerade zum Besten des ersten Bodmereigebers oder des Versicherers. Die Preußischen Gesetze bestimmen ausdrücklich § 2361, daß in einem solchen Falle es keinen Unterschied machen soll, ob Schiff und Ladung bereits zum vollen Werth versichert sind oder nicht. Aber für solche Fälle als sich innerhalb Landes ereignen dürften, scheinen sich

jene Gesetzgebungen sehr bestimmt aus. Es ist bereits oben (S. 891) erwähnt worden, daß die Spanischen Gesetze es verbieten, mehr als drei Viertheile seines Werthes auf das Casco eines Schiffes zu borgen. Der Französische „Code de Commerce“ Art. 316 und 317 sagt: „Jede Bodmerei-Anleihe, welche den Werth der verbodmeten Gegen„stände übersteigt, kann auf Verlangen des Gebers für ungültig er„klärt werden, wenn er beweisen kann, daß abseiten des Nehmers „Betrug stattgefunden hat. — Findet kein Betrug statt, so ist der Con„trakt bis zu dem Belauf des verbodmeten Gegenstandes gültig, nach „der davon gemachten oder darüber einverstandenen Schätzung, das „Uebrige der geborgten Summe wird mit Zuschlag der an dem Orte „üblichen Zinsen, zurückgegeben.“ —

Ganz gleichstimmend sprechen über diesen Punkt die Holländischen Gesetze. (Siehe Wetboek van Koophandel Buch II Tit. 8 § 506.) „Jede Geldaufnahme auf Bodmerei für eine Summe, die „den Werth der Gegenstände, worauf sie haftet, übersteigt, kann auf „Verlangen des Geldgebers für nichtig erklärt werden, wenn bewiesen „wird, daß von Seiten des Nehmers Betrug stattgefunden hat. Hat „kein Betrug stattgefunden, so ist der Contrakt gültig bis zu dem Be„trage des Werthes der für die vorgeschossene Summe verbodmeten „Gegenstände; der Ueberschuß der aufgenommenen Summe wird mit „den gesetzlichen Zinsen, zurückgegeben.“

Die Verantwortlichkeit des Gebers hört auf im Falle des inneren Verderbs verbodmeter Gegenstände, wenn sie auch allen Werth dadurch verlieren sollten, da derselbe nicht zu den Gefahren der See gezählt werden kann, wofür allein der Geber einsteht.

Die Gesetze aller Nationen sind hierüber in Einklang. So z. B. enthält der Französische „Code de Commerce“ Art. 326 die Worte: „Für Abfälle, Werthverminderung und Verluste, die aus eigenthüm„lichen Naturfehlern (vice propre) des verbodmeten Gegenstandes fließen, „so wie für alle Schäden, welche des Borgers thatsächliches Eingreifen „veranlaßt hat, ist der Darleiher nicht verantwortlich.“ Die Preußischen, wie die Spanischen Gesetze nennen nur Waaren. Der § 2435 der ersteren sagt ausdrücklich: „Wenn verbodmete Waaren blos durch „inneren Verderb oder Abschlag des Preises Schaden und Verlust „leiden, so kann der Eigenthümer sich durch Abtretung derselben nicht „befreien, sondern er ist schuldig, die völlige Bodmereischuld zu be„zahlen.“ In England kann nur ein totaler Verlust; der durch Seegefahr während der Reise entstanden ist, den Nehmer seiner Ver-

bindlichkeit überheben. Und kein Verlust darf als das Ergebniß der Seegefahr angesehen werden, wenn er aus einem inneren Naturfehler des verbodmeten Gegenstandes entstanden ist. Für ein Schiff, das zur Zeit der Verbodmung nicht seetüchtig war, und aus Alter, Abnutzung, Verrottung oder ähnlichen Ursachen zu Grunde geht, kann kein Bodmereigeber verbindlich sein, denn ein Schiff, welches zu schwach ist, um den Gefahren, denen es zu begegnen hat, widerstehen zu können, besitzt offenbar gar keinen Werth. Siehe Marshall (Buch II Kap. 5 S. 653.) Ein Capitain, erzählt Baldasseroni (L. III Tit. 7 § 53) welcher sein Schiff unter den gewöhnlichen Ausdrücken verbodmet hatte: „nach glücklicher Ankunft des Schiffes zu bezahlen“, wollte sich der Bezahlung unter dem Vorwande entziehen, daß es nach langen Reisen zwar glücklich, aber durch Alter und natürliche Abnutzung ganz unbrauchbar zurückgekommen und nicht länger seetüchtig sei. Die Florentinische Rota aber, wie billig, verurtheilte ihn zur Wiedererstattung der geborgten Summe.

Alle Verfügungen des Holländischen: „Wetboek van Koophandel“ in Bezug auf die Verminderung des Werthes oder der verbodmeten Gegenstände durch inneren Verderb, sind schon im ersten Abschnitt so ausführlich besprochen worden, daß uns in dieser Hinsicht nichts übrig bleibt, als in Bezug auf diese Frage, darauf hinzuweisen. Wir erlauben uns nur den allerwichtigsten Artikel noch einmal besonders herauszustellen, denn dieser, § 587 enthält in wenigen Worten die ganze Lehre über diesen Punkt. Er lautet: „Der Geldnehmer haftet „persönlich für die Hauptsumme und die Prämie, wenn die Reise „durch sein Zuthun und mit seiner Einwilligung verändert worden, „oder wenn das verpfändete Schiff oder Gut durch inneren Verderb, „oder durch Zuthun, Betrügerei, Muthwillen oder Nachlässigkeit des „Geldnehmers sich vermindert, verschlechtert oder vergeht.“ Der Französische „Code de Commerce“ § 326 sagt: „Der Geber oder Darleiher ist nicht verantwortlich für Abfall, Verminderung und Verluste, „welche aus inneren Naturfehlern der verbodmeten Sache entstehen, „oder durch die Handlungen des Geldnehmers veranlaßt sind.“ Sind aber Schiffer und Geldnehmer nicht Eine Person, so entbindet diese Wortfügung den Geber nicht von seiner Verantwortlichkeit für die Fehler des Schiffers, wie das ehemals nach den „Ordonnances k. t. Art. 12“ der Fall war. Im Gegentheil, er haftet dafür, wie dies in Spanien, nach den Orden. de Bilbao Kap. 23 Art. 8 und nach den §. § 2216 und 2425 des Preußischen Gesetzbuches, auch in

Preußen üblich ist, indem er hier, wenn keine Verabredungen getroffen sind, „einem Versicherer gleich“ verantwortlich bleibt. Auch in Hamburg läuft der Geber die Gefahr des Verlustes oder der Werthverringerung durch Schuld des Schiffers, oder durch inneren Verderb, wenn der verbodmete Gegenstand zur Bezahlung der Bodmerei nicht hinreicht. Eben daher müßte der Geber bei Waaren darauf sehen, daß ihm die verderbliche Natur derselben, wo sie stattfände, wie z. B. bei Früchten, Wein, Oel u. s. w. von dem Nehmer nicht vorenthalten würde, weil er dann, wenn er die Gefahr des Verderbs, des Auslaufens der flüssigen oder der Erhitzung trockner Waaren gegen Verbesserung der Prämie nicht übernehmen will, den persönlichen Credit und die Zahlfähigkeit seines Nehmers nicht unberücksichtigt lassen darf. Hat keine betreffende Anzeige an den Geber stattgefunden, oder hat derselbe bei erfolgter Anzeige die Gefahr des Verderbs gegen eine Prämien-Erhöhung nicht ausdrücklich übernommen, so muß sie natürlich dem Nehmer zur Last fallen, dem allein der Nutzen der glücklich angelangten Waare zum Vortheil gereicht. In allen Fällen, wo die Bodmerei-Gesetze gar nichts über die Verlüste bestimmen, welche durch Versehen oder Betrug des Schiffers oder der Seeleute veranlaßt wurden, kann kein sicherer Maßstab anwendbar sein, als die Unterscheidungen der verschiedenen Gesetzgebungen, ob dergleichen Verlüste überhaupt zu den See-Unglücksfällen im weiteren Sinne gezählt werden können oder nicht. Findet das erstere statt, ist es anerkannte Regel und bleiben also die Versicherer ohne weitere Bedingung dafür verantwortlich, so läßt sich mit Grund annehmen, daß nach dem Sinne der Gesetzgeber, in Recht und Billigkeit, auch die Bodmereigeber dafür verantwortlich sein müßten.

Der Bodmereigeber kann überall nicht für Unfälle verantwortlich sein, welche durch die Handlungen des Nehmers oder der Person entstehen, die er vertritt, als Eigenthümer, Schiffer u. s. w. Wenn ein Schiff ohne Wissen und Zustimmung des Gebers, verbotene Waare ladet, oder Schleichhandel treibt, wenn die Reise auf Befehl der Rheder oder Eigenthümer und überhaupt die Gefahr durch ihr Dazwischentreten verändert wird, wenn durch die Spitzbüberei des Schiffers oder durch die Einmischung der Kaufleute Verlust entsteht, so bleibt der Nehmer verantwortlich und das Recht des Gebers unbeschadet. Siehe Emérigon Tom. 2 S. 510 und Marshall Buch 11, Kap. 5, S. 654. Wenn ein Schiff oder Waaren in Folge eines Schleichhandels, an dem der Geber nicht Theil genommen hat, confiscirt werden, so

ist er nicht verantwortlich und der Nehmer muß dafür haften, kannte er aber den beabsichtigten Schleichhandel im Voraus, so bleibt er auch für die Folgen verantwortlich. Siehe Kurcke Tit. 6 S. 762, ebenfalls Valin Art. 12 h. t. Würde in England Geld zu einem Handel hergegeben werden, den das Gesetz verbietet, (illicit trade) so würde der Bodmerei-Contrakt vollkommen null und nichtig sein, und die vorgeschossene Summe könnte niemals von dem Nehmer eingefordert werden, selbst wenn durchaus kein Verlust statt fände. (S. Marshall Buch I Kap. 3 § 1 und 2.)

Anfang und Ende der Gefahr des Bodmereigebers ist ein so wichtiger Punkt, daß nicht das mindeste Dunkel darüber im Bodmerei-Contrakte herrschen sollte; — die getroffene Uebereinkunft muß, zur Vermeidung aller Rechtsstreite, darin klar, bestimmt und deutlich ausgedrückt sein. Das geborgte Geld wird entweder für die ganze Reise, auswärts und zurück, geliehen, oder nur für eine derselben separat oder auf eine gewisse Zeit geborgt. Bestimmt der Bodmerei-Contrakt den Anfang und das Ende der Reise, so trifft irgend ein früher oder später vorfallendes Unglück nur den Nehmer. Ist in demselben die Natur der Reise deutlich angezeigt, wird aber über den Anfang und das Ende der Gefahr nichts gesagt, so beginnt sie von dem Augenblick, wo das Schiff die Anker gelichtet hat und seine Segel gebraucht — sie endet, sobald es in seinem Bestimmungshafen angekommen ist, und wieder geankert hat. Für Waaren beginnt sie, wie bei Assekuranzfällen, sobald diese eingeschifft, und dauert, bis sie sicher gelandet sind. Das ist der Gebrauch in England. (Siehe Marshall, Band II, Buch II. S. 656). In Hamburg bestimmt das Formular für Versicherungen auf Bodmereigelder S. 56 der Stadt Hamburg Assekuranz- und Havarey-Ordnung, den Anfang der Gefahr, gerade wie bei Versicherungen für die Schiffe, von der Zeit, da sie Ballast oder Ladung einzunehmen angefangen, und für Waaren, da sie vom Lande geschieden, um an Bord gebracht zu werden. Das Ende der Gefahr ist gleichfalls, wie bei Versicherungen, bestimmt.

Das Holländische Gesetzbuch sagt § 585: Enthält der Bodmereibrief keine besondere Bestimmungen, so beginnt die Gefahr für den Geldgeber: „In Betreff des verbundenen Schiffes u. s. w. von „dem Augenblick, wo dasselbe unter Segel gegangen ist, und endigt „zu der Zeit, wo das Schiff am Orte seiner Bestimmung den Anker „hat fallen lassen oder festgemacht worden ist. Hinsichtlich der Güter, „so bald dieselben in das Schiff oder in die Fahrzeuge, womit die

„Güter an Bord gebracht werden sollen, geladen sind, und falls die „Bodmerei auf schon verladene Güter geschlossen ist, von dem Tage, „an welchem der Contrakt geschlossen worden. In den beiden letzten „Fällen endigt die Gefahr, so bald die Güter am Bestimmungsplatze „gelöscht sind, oder hätten gelöscht werden müssen."

Die Französischen Gesetze sagen: „Wenn die Zeit der Ge„fahr nicht durch den Contrakt bestimmt worden, so läuft sie, in „Ansehung des Schiffes mit Zeitbehör, von dem Tage, wo es abge„segelt ist; in Ansehung der Waaren, von der Zeit, da sie in das „Schiff, oder in Leichterfahrzeuge geladen sind, um dahin gebracht zu „werden, bis sie am Lande geliefert sind." (Siehe „Code de Commerce" § 328.)

Die Spanischen Gesetze bestimmen Folgendes: „Wenn der „Zeitraum nicht genau bestimmt worden, worin der Bodmereigeber „den Risico laufen soll, so ist anzunehmen, daß er hinsichtlich des „Schiffes und dessen Zubehör von dem Augenblick anfängt, wo sel„biges unter Segel gegangen ist, und fortdauert, bis es an seinem „Bestimmungsplatze Anker geworfen und vor denselben liegt. In „Betreff der Waaren beginnt der Risico zu laufen, von der Zeit an, „wo sie vom Ufer des Hafens, wo die Absendung geschieht, abge„nommen werden, und währt fort, bis sie im Bestimmungsplatze ge„löscht sind." (Siehe Spanisches Handels-Gesetzbuch von 1829, übersetzt von F. C. Schumacher 1832, § 136 S. 181.)

Es ist begreiflich, daß wenn die Reise gar nicht stattfindet, keine Bodmerei-Prämie verdient werden kann. Wenn aber die Reise einmal angetreten ist, und die Gefahr begonnen hat, aber das Schiff gezwungen wurde zurück nach seinem Abgangshafen zu kehren, und die Reise dann aufhört, so ist der Darleiher berechtigt, Capital und Prämie zurückzufordern. Dies war das Resultat einer Amerikanischen Entscheidung. Siehe 2 Summer's Rep. 157. Desgleichen wenn das Schiff an den Borger oder Nehmer verkauft wird.

Wenn Schiff und Ladung nicht durch die Gefahren der See, sondern durch die Schuld des Nehmers oder des Schiffers verloren gehen, und dies erwiesen werden kann, so muß der Brief bezahlt werden. Die Lehren von der Untüchtigkeit des Schiffes, Abweichung, Nachlässigkeit oder Sorgfalt des Borgers, gelten eben so wohl bei dem Bodmerei-Contrakt wie bei dem Versicherungs-Contrakt. Nach Ankunft des Schiffes hört die Prämie, wenn sie monatlich bestimmt worden ist, oder das Marine-Interesse auf, und das übliche legale

Interesse tritt an dessen Stelle. In den Vereinigten Staaten haben die Admiralitäts-Gerichte in dergleichen Fällen ein Discretions-Recht, und können, wenn sie finden, daß man die Noth des Schiffes zu einem unrechtmäßigen Zweck oder Vortheil benutzt hat, das Interesse mäßigen und selbst den Contrakt aufheben. (Siehe 2 Mag. 377.)

Beim Großabantur-Handel werden nicht selten auf Waaren sowohl, als auf Schiffe Gelder für Hin- und Her-Reise geliehen. Trotz der Gewohnheit, Hin- und Her-Reise für besondere Reisen, und die gesetzliche Bestimmung der Gefahr, welche man bei Ankunft am Bestimmungshafen enden läßt, als Regel anzunehmen, so daß die Reise, wie beim Assekuranz-Contrakte, für eine ganze gelten muß, obwalten andere Ansichten in den Gesetzgebungen mancher Länder.

Die Preußischen Gesetze (§ 2399 bis 2401) sagen: „Ist in „Bodmerei nicht ausdrücklich nur auf die Hin- oder auf die Rück-„Reise, oder auf beide zusammen geschlossen, so muß bei verbodmeten „Waaren die Zahlung an dem in der Chartepartie oder im Connoisse-„ment bestimmten Orte geschehen. Ist in einem solchen Falle das „Schiff allein verbodmet, so wird der Contrakt auf die Hin- und Her-„Reise gezogen. Doch muß die Schuld sogleich bezahlt werden, wenn „das Schiff binnen zwei Monaten die Rückreise ohne unverschuldete „Hindernisse nicht angetreten hat."

In England, wenn für die Hin- und Her-Reise Bodmerei-Gelder auf Waaren erhoben worden ist, dauert die Verbindlichkeit des Nehmers während der Her- und Heim-Reise in Rücksicht aller Waaren fort, welche die Stelle der ausgeschifften, dem vorgeschossenen Gelde ursprünglich zum Unterpfande dienenden, einnehmen und sie als solches ersetzen. (Siehe Marshall Buch II. S. 647.) Gelten in Bodmereifällen dieselbe Regel, wie bei Assekuranzen, so ist es nicht begreiflich, warum, Benecke zufolge, der Nehmer bei Reparaturen in einem Nothhafen, wo die Ladung eines Schiffes ganz oder theilweise gelandet werden muß, die Gefahr am Lande während der Ausbesserung tragen soll, woferne, sagt er im vierten Bande Abschnitt I S. 474, es nicht ausdrücklich stipulirt worden ist, daß sie vom Geber zur Last fällt. In allen Assekuranz-Policen ist ja Feuer als eine der Gefahren der See genannt, und wenn daher dem Versicherer die Gefahr am Lande durch Feuer, Diebstahl und dergleichen als mögliche, obgleich ungewöhnliche, Folgen der See-Unfälle zur Last fällt, worüber kein Zweifel herrschen kann, so scheint auch kein Grund vorhanden zu sein, warum der Bodmereigeber, bei unterlassener beson-

deren Stipulation, davon befreit sein sollte. Der Versicherer muß für jeden Fall haften, der aus der Seegefahr und ihren Folgen entsteht, und ist selbst für Feuer verantwortlich, das durch Nachlässigkeit des Schiffers oder der Mannschaft stattfindet. — In einer Prozeß-Sache, worin das Verbrennen eines Russischen Schiffes im Hafen durch die Nachlässigkeit des Steuermannes die Gelegenheit gegeben hatte, entschied der vorsitzende Richter Abbot, im Einklang mit den übrigen Mitgliedern des Obergerichtshofes, daß die Versicherer dafür verantwortlich wären. (Siehe Phillips „Law of Marine Insurance" Vol. I Kap. XIII Sect. 7 S. 633; Burk v. Roy 2.) Dieselbe Entscheidung ward von dem Obergerichtshof der Vereinigten Staaten in einem Falle gegeben, wo durch nachlässige Maßregeln des Schiffers und seiner Mannschaft, um ein an Schiffs-Bord entstandenes Feuer zu löschen, dasselbe im Hafen von Gibraltar verbrannte. (Patapsco Ins. Co. v. Coulter, siehe in Peters Supreme Court-Reports 222.) Und in dem Falle eines Schiffes, welches während seiner Reise, nothwendiger Reparaturen halber, in ein Dry-Dock gelegt werden mußte, und dort verbrannte, blieben die Versicherer verantwortlich. (Siehe Phillips Vol. I Kap. XIII Sect. 7 S. 632.) In diesem letzteren Falle, wie in dem obenerwähnten, war Feuer offenbar eine Folge des Einlaufens in einen Nothhafen und der bestandenen Seegefahr; eben daher konnte es auch nicht von den Verbindlichkeiten des Versicherers ausgeschlossen sein, wofern die Ausnahme nicht durch eine besondere Stipulation begünstigt gewesen wäre. Es ist des Versicherers Pflicht und Interesse alle ihm bevorstehenden Gefahren und ihre möglichen Folgen ins Auge zu fassen, und darnach seine Prämie zu bestimmen. Was zur Verminderung dieser Gefahr beitragen kann, ist seine und nicht des Versicherten Sorge.

Bei Bodmerei-Anleihen auf Zeit finden alle die Regeln statt, welche über Versicherungen auf Zeit mitgetheilt worden. (Siehe im ersten Bande S. 319.)

Der Bodmerei-Geber ist nur für die Gefahren verantwortlich, welche dem verbodmeten Gegenstande auf der bestimmten Reise zustoßen. Eine willkührliche Abweichung entbindet ihn eben so als den Versicherer. Wir haben oben schon Gelegenheit gehabt, zu bemerken, daß wenn anstatt der im Bodmereibrief angegebenen Reise, das Schiff eine andere unternimmt, das Schiff für den Bodmereibrief haften muß, denn der Nehmer hat kein Recht des Darleihers Sicherheit in einer anderen Reise auf das Spiel zu setzen.

So ward in England entschieden. (Siehe Marshall Buch II Kap. V S. 655.) Bodmerei zum Betrage von £ 500. war auf ein Schiff genommen für eine Reise von London nach Bantam, und von dort direct nach London zurück. Der Nehmer machte sich anheischig, wenn dies innerhalb 12 Monate geschähe, die Summe von £ 550. zu bezahlen, £ 650. wenn das Schiff von Bantam nach China oder Famosa ginge und innerhalb 24 Monate nach London zurückkäme, und für jeden Monat darüber £ 5. zuzulegen, bis 36 Monate verflossen wären, wenn es aber innerhalb 36 Monate nicht zurückkäme, dann £ 710. zu bezahlen, woferne es nicht erwiesen werden konnte, daß es total verloren gegangen sei. Das Schiff ging von London nach Bantam, von dort nach Surat und anderen Häfen, dann zurück nach Bantam und auf der folgenden Reise von Bantam zurück nach London, ging es innerhalb der besagten 36 Monate total verloren. Der Gerichtshof entschied, daß durch die Reise nach Surat eine willkührliche Abweichung stattgefunden habe, und daß der Bodmerei-Geber zu der Zurückzahlung seines Vorschusses berechtigt sei.

Wenn eine Abweichung oder Veränderung der Reise durch Unfälle, für welche der Bodmerei-Geber haften muß, nothwendig geworden, so ändert sie den Contrakt nicht. Die Abweichung muß eine willkührliche sein, um denselben seiner Verantwortlichkeit zu entbinden, wird sie aber durch gebieterische Umstände veranlaßt, denen der Schiffer nicht hat ausweichen können, so bleibt er verantwortlich. Diese Umstände, welche außerhalb höheren Macht-Gebots und sonstigen Zwanges, es rechtfertigen können, daß der Schiffer außer seinem regelmäßigen Course steuert, lassen sich nach der schon oben (Band I Kap. 5 S. 767) gegebenen Auseinandersetzung folgendermaßen zusammenfassen und bezeichnen: Einlaufen in einen Nothhafen, unvermeidlicher Reparaturen halber, oder um die durch Krankheit eingeschmolzene Mannschaft zu ergänzen, oder aus Mangel an Lebensmitteln; oder wegen Unwetter und widerstandsloser Stürme; die Pflicht, feindliche Nehmung zu vermeiden, oder Schutz in der erforderlichen Convoy aufzusuchen, endlich, wie es der Menschlichkeit unserer Tage vergönnt worden ist, die Hülfsleistung an die Mannschaft eines sinkenden Schiffes, oder sonst mit Lebensgefahr bedrohter Schiffbrüchigen.

Der Bodmerei-Geber haftet für die Veränderung des Schiffes, nur wenn sie den Gefahren beigemessen werden kann, die er zu tragen

übernommen. Sie muß eine unausweichbare Folge dieser Gefahren zur Ursache haben, wie wenn das Schiff zum Dienst des Landesherrn gezwungen, gescheitert und unbrauchbar geworden ist. Der Geber läuft den Risico der ausgeladenen oder geretteten Waaren, wenn sie in einem anderen Schiffe verladen worden müssen, ganz so wie ihn ein Versicherer tragen würde. Ist aber diese Veränderung des Nehmers Willkühr zuzuschreiben und das Werk seines Einflusses, so muß er persönlich dafür haften und die geborgte Summe, mit der Prämie, bezahlen, selbst nach dem Verlust der in anderen Schiffen verladenen Waaren.

Ueber die Verbindlichkeiten des Gebers, in Betreff großer und partikularer Havarie, und seine mehr oder weniger bedingte Theilnahme an denselben, unter den gesetzlichen Verfügungen der verschiedenen Länder, wird, in Folge des engen Zusammenhanges derselben mit der Beneckeschen Theorie vom Bodmerei-Wesen, der Leser die erforderlichen Aufschlüsse und Erörterungen in dem nächsten Abschnitte finden.

Vierter Abschnitt.

Die Beuckesche Theorie der Bodmerei und ihre Anwendung.

Unter allen Ansichten, welche die Rechtsgelehrten der verschiedenen Nationen von der Natur des Bodmerei-Contraktes gefaßt und aufgestellt haben, dürfte der Vergleich mit Versicherungen, in allgemeiner Hinsicht, die richtigste sein, und die eigenthümliche Stellung eines Bodmerei-Gebers wäre demnach nur in einzelnen, besonderen Fällen, von der eines Versicherers verschieden. Er empfängt, wie der Versicherer, eine bestimmte Prämie, und übernimmt dafür, ebensowohl wie dieser, eine gewisse Gefahr. Der einzige wesentliche Unterschied, der in der Gestaltung ihrer beiderseitigen Verhältnisse Statt findet, besteht darin: daß der Bodmerei-Geber das ganze Capital im Voraus giebt oder vorstreckt, dagegen der Versicherer es nur im Unglücksfalle ersetzt; ferner, daß jener im Unglücksfalle sich an den ganzen verbodmeten Gegenstand, so viel davon gerettet worden ist, halten kann, dieser nur pro rata der gezeichneten Summe zu dem ganzen Werthe des versicherten Gegenstandes Anspruch darauf machen darf.

Mit diesen beiden Ausnahmen aber, stehen Bodmerei-Geber und Versicherer dem Nehmer oder Versicherten gegenüber auf gleichem Fuße. Bei dem letzteren ist es nur Sicherstellung gegen Seegefahr, Kaperei und alle damit verknüpften und unvermeidlichen Zufälle abgesehen. Da diese Gefahren aber gewissermaßen die nämlichen für Geber wie für Versicherer sind, so wäre, bei dem ersten Blicke, kein Grund vorhanden, um die ursprüngliche Gleichheit ihrer Stellung aufzuheben und sie verschiedenen Gesetzen zu unterwerfen. Hiezu kommt auch, daß es dem Bodmerei-Geber überall, selbst in England, ungeachtet der scheinbaren Schwierigkeiten, welche die Gesetze über Assu-

kuranzen einer solchen Versicherung in den Weg legen, erlaubt ist, Versicherungslauf Bodmerei-Geldet zu nehmen, und daß folglich zwischen einem einfachen Versicherer auf Schiff, Fracht, Ladung und Havariegelder, und dem Versicherer eines Bodmereibriefes (für den Fall wo der Geber die Seegefahr nicht laufen, sondern sie einem Andern übertragen, und somit aufhören wolle, sein eigener Versicherer zu sein) kein wesentlicher Unterschied Statt findet. In den Gesetzgebungen der meisten Staaten herrschen jedoch über diesen Punkt die widersprechendsten Ansichten, und es sind besonders zwei, aus unvollkommener Anschauung des Bodmerei-Wesens entsprungene Hauptfragen, in Rücksicht derer die gesetzlichen Verordnungen mehrerer Länder von einander abweichen.

Die erste dieser beiden Fragen betrifft die große und partikulare Havarie, in wiefern nämlich der Bodmerei-Geber (und falls er versichert ist, sein Versicherer) diese zu tragen habe oder nicht; die zweite aber, wem der geborgene Theil eines verbodmeten Gegenstandes, der seine Bestimmung nicht erreichen konnte, zugesprochen werden müsse.

Die Auffindung einer allgemein anwendbaren Regel, nach welcher sich beide Fragen entscheiden und zu jeder Zeit auf eine unveränderliche Weise bestimmen ließen, läßt sich nicht wohl ermöglichen, ohne die vorangegangene Erfindung einer unwandelbaren Grundlage, welche ihr zur Stütze dienen muß, und auf welcher die gegenseitigen Verhältnisse der Bodmerei-Einnehmer, Bodmerei-Geber und Versicherer zu einander und ihre Pflichten, auf immer festgestellt werden können. Diese Erfindung ist von dem ursprünglichen Verfasser dieses Werkes versucht worden. Um aber den Werth seiner neuen Theorie und die Möglichkeit ihrer praktischen Anwendung auf alle vorkommenden Bodmereifälle, so wie ihre Vereinbarung mit den bestehenden Verordnungen der wichtigsten Staaten vollkommen beurtheilen zu können, ist es zuvörderst nöthig, die verschiedenartigen Gesetzgebungen derselben über diesen Punkt, der Reihe nach ins Auge zu fassen und kennen zu lernen.

Nach dem Hamb. Stadtrechte (Tit. XVIII. Art. 6) ist der Bodmerei-Geber von aller Havarie frei, mithin auch der Versicherer. Das Hamb. Assekuranz-Recht sagt: Tit. IX. Art. 21. „Wer auf Bodmerei „versichert, ist frei von aller Havarie und darf dazu nicht contribuiren.“ Die Stellung beider ist also durchaus die nämliche. Wir stehen beide in demselben Falle, wo der Versicherer auf einen gegen totalen Schaden

und von Havarie frei gezeichneten Police, wenn auch nicht in jeder Beziehung, doch in Bezug auf partiellen Verlust.

Der Zweck, welcher der allgemeinen Havarie zum Grunde liegt, ist eine Garantie gegen totalen Verlust. (Siehe Emérigon Tom. II des Contrats à la grosse Chap. 7 Art. 5 Vol. I p. 505.) Wenn nun der Bodmerei-Geber eine Verringerung der von ihm übernommenen Gefahr ermöglichen kann, so dürfte nichts natürlicher und seinem Interesse angemessener erscheinen, als daß er sich einer so günstigen Stellung nicht entfremde, woraus denn gebührendermaßen die Verpflichtung fließt, pro rata seines Antheils an der Ersparung eines totalen Verlustes, eine verhältnißmäßige Vergütung zu zahlen.

„Es ist" — sagt Phillips im ersten Bande S. 736 seines „Treatise on the Law of Insurance" — „nicht leicht begreiflich, wie „der Verpflichtung des Beitrags zur allgemeinen oder partikularen „Havarie ausgewichen werden kann; ausgenommen für den Fall, wo „der Werth des verbodmeten Gegenstandes das darauf erhaltene Anlehen um so viel übersteigt, als sich die betreffende Havarie belaufen „mag." — Nach dem von der Commerz-Deputation herausgegebenen „Allgemeinen Plan Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847;" den außer sämmtlichen Hamburgischen auch die Lübecker und Stettiner Assekuranz-Gesellschaften angenommen und unterzeichnet haben, (siehe S. 108; S. 37) ist der Versicherer von aller Havarie nur in dem Falle frei, wenn ein Schiff in einen Nothhafen eingelaufen gewesen, für die entstandenen Kosten Bodmerei gezeichnet hat, und der Bodmereibrief versichert worden ist, dasselbe aber, ungeachtet einer später auf seiner Reise erlittenen Havarei, nachgehends seinen Bestimmungsort erreicht.

„Ist aber das Schiff wegen Havarei abermals in einen Nothhafen eingelaufen gewesen, und hat es für die dort entstandenen „Kosten einen zweiten Bodmereibrief zeichnen müssen, der als der „jüngere den Vorzug vor dem älteren Bodmereibriefe hat, und ist „dadurch der Ertrag des Pfandes für diesen letzteren nicht mehr hinreichend geworden; oder ist durch die auf der Fortsetzung der Reise „erlittenen See-Unfälle das verbodmete Pfand in so weit verschlechtert „worden, daß es dadurch die verbodmete Summe nicht austrage; oder „ist nach Landesgesetz des Bestimmungs-Hafens der erste Bodmereibrief zur neuen Havarei beizutragen verpflichtet, so ist in allen diesen „Fällen der Versicherer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen."

Nach Langenbeck's Ansicht (siehe seine Anmerk. über das Han-

burgische Schiff- und See-Recht S. 202) verbleibt der Bodmerei-Geber, falls der verbodmete Gegenstand durch Zufälle zur See beschädigt, oder mit großer Havarei beschwert am Bestimmungsorte anlangt, wie billig, ohne persönliche Ansprüche an den Nehmer; nimmt aber seine Zahlung aus der verbodmeten Sache, so weit diese, nach Abzug der privilegirten Forderungen, als Beitrag zur großen Havarei, Bergegeld, Bergelohn u. s. w. hinreicht. — Auf dieser Ansicht beruht auch der § 109, des besagten „Allgemeinen Versicherungs-Planes“, der folgendes sagt: „würde das Schiff bei Fortsetzung der Reise nach „seinem Bestimmungs-Orte stranden, oder mit so schwerer Havarei „in einen Nothhafen einlaufen oder eingebracht, daß es unfähig ge„worden seine Reise zu beenden, und würde die Ladung ganz oder „nur theilweise gerettet, so hat der Versicherer des Bodmereibriefes den „eventuellen Schaden, nach Abzug des reinen Provenüs von Schiff, „Fracht und Ladung zu bezahlen.“

Endlich sagt § 111 der Plan folgendes: „Ist Bodmerei ge„zeichnet für eine vor Antritt der Reise entstandene Schuld des Schiffes, „so hat der Versicherer hierauf, gleich wie bei der Versicherung auf „Vorschuß auf das Schiff, keine Havarei irgend einer Art zu bezahlen, „wenn das Schiff seinen Bestimmungs-Ort erreicht. — Kann es aber „denselben nicht erreichen, wegen See-Unfälle, wofür der Versicherer „laut Police verantwortlich ist, so hat derselbe den eventuellen Schä„den zu bezahlen, nach Abzug des reinen Provenüs des Schiffes.“ — Die beiden obbezeichneten § 108 und 109 bestimmen nicht allein die Fälle, wo der Versicherer auf Bodmerei (oder der Bodmerei-Geber selbst) verpflichtet ist, Havarei zu tragen, sondern lassen auch keinen Zweifel über des letzteren Recht zu dem geborgenen Theil des verbodmeten Gegenstandes. Der Bodmerei-Geber hat das erste Recht dazu. Hat aber der Rheder oder der Schiffer die obenerwähnten privilegirten Schulden bezahlt, so treten sie an die Stelle der privilegirten Creditoren, und nehmen ihre Bezahlung vor dem Bodmerei-Geber.

Eine Stipulation des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen“ ist § 4 S. 5 die folgende:

„Der Bodmerei-Inhaber kann das Bodmerei gegebene Capital „einschließlich der in demselben bedungenen Bodmerei-Prämie, jedoch „ohne Zuziehung der Versicherungs-Prämie, versichern lassen. Wird „bei Versicherung nicht angegeben, was verbodmet ist, so wird ange„nommen, daß Schiff, Ladung und Fracht verbodmet seien. Ist aber „Bodmerei auf ein Schiff in Ballast gegeben, oder ist der Bodmerei-

„brief für eine ältere, vor Antritt der versicherten Reise entstandene „Schuld gezeichnet, so muß dieses bei der Versicherung angezeigt wer„den, widrigenfalls ist die Versicherung ungültig, und die Prämie „verfallen.“

Nach Preußischem Rechte findet durchaus kein Unterschied zwischen dem Bodmerei-Geber und dem Versicherer statt, wofern keine ausdrückliche Ausnahme in dem Bodmereibriefe gemacht worden ist. § 2397. „Sind wegen der von dem Geber übernommenen Seege„fahr im Bodmereibriefe keine besondere Verabredungen enthalten, so „treffen ihn alle die Vorfälle, für welche der Versicherer einstehen „muß.“ — Es ist schon oben (S. 915) erwähnt worden, daß nach demselben Gesetze § 2425 „der Geber für die Seegefahr der verbo„meten Sache gleich einem Versicherer haften muß,“ so auch daß Bodmerei auf die Fracht allein bei Confiscation des Darlehns zum Besten der See-Armen, verboten ist. § 2369 und 2371. Ferner kann der Schiffer am Bestimmungs-Orte eben so wenig als am Ausgangshafen Bodmerei-Contrakte ohne specielle Vollmacht der Rheder schließen. § 2388.

Nach dem Spanischen Handels-Gesetzbuche von 1829 § 831 müssen die Bodmerei-Geber nach Verhältniß ihres respectiven Interesses, die auf die verbodmeten Güter gefallenen gemeinschaftlichen Havarien tragen. Auch muß, wenn die Partheien deshalb keine ausdrückliche Bedingungen gemacht haben, der Bodmerei-Geber ebenfalls pro rata seines respectiven Interesses zu der partikularen Havarei beitragen, dafern die Havarei nicht zu der Art Risico gehört, welche durch die Bestimmungen des Art. § 832 ausgeschlossen sind *).

In England ist der Bodmerei-Geber frei von aller Havarei, und hat durchaus keinen Anspruch an das Geborgene. Dies ward von Lord Mansfield in einem besonderen Falle (Joyce v. Williamson; siehe Marshall on Ins. p. 760) als Landesgesetz anerkannt, bestätigt, und ist auch seitdem unverändert geblieben.

---

*) In Folge des Art. 832 behält der Bodmerei-Geber keinen Anspruch an den Nehmer zur Wiederbezahlung des von ihm gemachten Darlehens, ungeachtet des totalen Verlustes, wenn dieser durch innerm Verderben der verbodmeten Sache, durch Betrug oder Verschulden des Bodmerei-Nehmers, oder durch Barraterien des Capitains oder der Schiffs-Besatzung, entstanden, oder wenn endlich die Waaren in ein anderes Schiff geladen worden, als das im Contrakte bezeichnete. Siehe den dritten Nachtrag S. 813.

Auch in dem Vereinigten Nord-Amerikanischen Freistaat hat man dies als stehende Regel angenommen.

„Die Gefahr eines Bodmerei-Contraktes" — sagte der dortige Richter Kent (siehe Johns Cas. 252) — „ist besonderer Art; weder „Havarei noch Bergefälle kommen dabei in Anschlag." — Aber besondere Stipulationen werden manchmal eingeführt, in Folge deren der Bodmereigeber oder der Versicherer auf Bodmerei sich verpflichtet Havarei zu bezahlen. Da nun, nach Englischen Gesetzen, der Versicherer in allen gewöhnlichen Fällen verpflichtet ist, partikulare und allgemeine Havarei zu bezahlen, so findet zwischen ihm und dem Bodmereigeber in ihren respectiven Stellungen der Unterschied statt, daß jener sich einer solchen Verpflichtung nur durch eine besondere Stipulation entziehen kann, dagegen der letztere, der Geber, derselben nicht bedarf, und nur dann gebunden ist, wenn er sich ausdrücklich dazu verpflichtet.

Wo aber der Geber die Verpflichtung seines Beitrags zur Havarei übernimmt, da bezahlt er diese, nach allgemeinem Gebrauch, nur auf die bloße Bodmereisumme mit Ausschluß der Bodmerei-Prämie. (Siehe Weskett Art. v. Bodm. No. 22, 27.) Im Einklang mit den obenerwähnten gerichtlichen Entscheidungen Englischer Jurisprudenz haftet der Geber oder Darleiher nur für einen totalen Verlust, und Marshall sagt ausdrücklich: (siehe 3 B. 2 ch. 5). „Nur ein totaler „Verlust entledigt den Nehmer seiner Verbindlichkeit;" folglich muß auch hier der Geber zu dem Rechte eines Versicherers auf einen nur gegen totalen Schaden, und von Havarei freien Police betrachtet werden, genießt also, unter dieser Ansicht, des Vorrechtes eines Schutzes gegen gewisse Gefahren, welche ohne die besagte Ausnahme, als Total-Verluste angesehen werden müßten. — Phillips aber bemerkt (siehe Treatise on the law of insurance, Vol. I Ch. XIII, Sect. 17. S. 726) sehr richtig, daß eine solche Regel keine allgemeine Anwendung finden könne. „Wenn" — sagt er — „neunzig Procent von einer, zum Unter„pfand gegebenen Ladung durch Seegefahr verloren „gehen und zehn Procent glücklich ankommen, so gehören diese zehn „Procent dem Darleiher auf Abschlag seines Vorschusses. Wenn der „Werth des geretteten Theiles unter dem Betrag des Darlehens aus„fällt, so hat kein Richter zu entscheiden, daß in diesem Falle der Dar„leiher den Unterschied von dem Borger oder Nehmer zurückfordern „könne. Daß der Darleiher sich nur an dem geretteten Theil der „Ladung halten könne, wird überall als der erste Grundsatz des Bodmerei-Contraktes angesehen." (Siehe 1 Magens 24 S. 24.) Hieraus

folgt das unbezweifelte Recht des Gebers an dem Geborgenen, und dieses Recht steht, wie man sieht, ganz im Widerspruche mit den obigen gerichtlichen Aussprüchen von Lord Mansfield, von den Amerikanischen Richtern Kent, Marshall und Anderen. Ungeachtet dieses Widerspruches und der anerkannten Unbilligkeit des Gesetzes in Rücksicht des Geborgenen, welches nur in dem hier unten erwähnten, die Reisen nach Ostindien mit Englischen Schiffen betreffenden Fall, dem Bodmereigeber zufließen, wodurch er also möglicherweise bei totaler Verunglückung eines Schiffes in den Fall kommen kann, seinen ganzen Vorschuß auf Güter einzubüßen, die gerettet worden sind, wird es in England bei Versicherung auf Englischen Schiffen durchaus nothwendig, die anempfohlenen, ausdrücklichen Stipulationen nicht außer Acht zu lassen oder zu vernachlässigen, wenn man sicher zu gehen wünscht.

Die ebengenannte einzige Ausnahme macht das Statut 19 Geo. II. Ch. 37. Diesem zufolge ist bei Bodmerei auf Englischen Schiffen nach Ostindien, den Gebern das Geborgene vorzugsweise zuerkannt.

Bei Versicherungen von Respondentia-Contrakten auf fremden Schiffen hat man aber das Landesgesetz der Nation, zu welcher das Schiff gehört, nicht unberücksichtigt gelassen, und die Englischen Versicherer sind demnach verpflichtet, den üblichen Gesetzen und Gebräuchen des Auslandes gemäß, Havarei zu bezahlen. Diese Entscheidung ward von Lord Kenyon in dem von Park, Seite 423 erzählten Falle (Walpole v. Ewer at N. P after T 1789) gegeben.

In Holland hat das oftерwähnte, im Jahre 1838 in Kraft getretenen „Wetboek van Koophandel" die Autoritäten, auf welche Benecke sich bezog, (Verwér in seinen „Aanteekeningen o Bodmerej" und die Amsterdamer Assekuranz-Ordnung) in einigen Punkten, jedoch nicht wesentlich verändert. Nach jenen war der Bodmereigeber frei von großer Havarei. In Betreff der partikularen mußte der Geber sich aus der beschädigt angenommenen verbodmeten Sache zum Vollen bezahlt machen, ohne der Beschädigung wegen einen verhältnißmäßigen Abzug zu leiden. Und nach dem Art. 21 der Amsterdamer Assekuranz-Ordnung, war der Versicherer von Bodmereigeldern auf Güter, nur von großer Havarei und von Verminderung des Werthes durch inneren Verderb frei; der Bodmereigeber auf Güter mußte die partikulare Havarei für seinen Vorschuß gleich einem Versicherer tragen. Den Bodmereigeber auf Schiff und Ladung ging (so wie zu Verwér's Zeiten) keine Beschädigung an, sondern er machte sich aus der beschädigten wie aus der gesunden Waare vor jedem anderen

Schuldner, die privilegirten allein ausgenommen, bezahlt. — In dem besagten Holländischen Gesetzbuche Art. 589 heißt es jetzt: „Bodmerei „aus Noth geschlossen, trägt, wenn das Gegentheil nicht ausdrücklich „bedungen, keine andere Havarie als den Schaden der aus dem Ver„luste oder aus der Verminderung, nach Anleitung von Art. 569, ent„springt und dieser bedingt, daß wenn des Gebers Pfand durch See„unfälle verunglückt oder vermindert wird, derselbe nur in dem was „übrig geblieben, Ersatz für seinen verlorenen Vorschuß suchen kann.“ — Die Holländischen Gesetze erlauben eine separate Versicherung der großen Havarei. Folglich steht es dem Bodmereigeber frei, diese Versicherung selbst zu übernehmen; (siehe Beerwer Verhandelinge van Bod. § 33) in welchem Falle eine besondere Stipulation in Rücksicht des Geborgenen erforderlich wird, weil er sonst das Recht hätte, sich dasselbe vorzugsweise zuzueignen.

In Dänemark, wo man einzig auf den dort einst sehr gewöhnlichen Groß-Avantur-Handel Rücksicht genommen hat, ist der Geber, der Natur dieses Handels gemäß, völlig Versicherer für sein hergeschossenes Capital.

In Frankreich sind durch den „Code de Commerce“ bedeutende Aenderungen in den ehemaligen Bodmereigesetzen eingeführt worden, welchen eine ganz verschiedene Ansicht von den Bedingungen eines Bodmerei-Contraktes zur Grundlage gedient hat, als diejenigen waren, auf denen die Ordonnances de Louis XIV beruhten. Art. 330 des besagten Code de Commerce sagt: „Die Bodmereigeber tragen, zur „Entlastung des Nehmers, zu der allgemeinen Havarei bei. — Die „Geber haften ebenfalls für partikulare Havarei, wenn nicht eine be„sondere Uebereinkunft das Gegentheil bestimmt.“ — Ferner enthält der schon im ersten Abschnitt dieser Abhandlung besprochene Art. 331 folgendes: „Wenn Bodmerei und Assekuranz auf dasselbe Schiff oder „auf dieselbe Ladung stattfinden, so wird das Produkt des aus dem „Schiffbruch geretteten Theiles zwischen dem Geber nach Verhältniß „seines dargeliehenen Capitals, und dem Versicherer pro rata der ver„sicherten Summe getheilt, jedoch ohne Präjudiz des Art. 191.“ — welcher ausschließlich auf privilegirte Schulden Bezug hat. — Jetzt, wie ehemals, reduzirt sich also die Forderung des Bodmereigebers auf den Werth des Geretteten, und dies, es mag den Bestimmungsort erreichen oder nicht, kommt ihm überall zu Gute.

Vormals, unter der „Ordonnance“, fiel die partikulare Havarei zu Lasten des Nehmers, und der Geber mußte zum Vollen bezahlt

werden, wenn auch die Waare durch Beschädigung den größten Theil ihres Werthes verloren hatte.

Aus dieser Nomenklatur der verschiedenen Gesetzgebungen über Bodmerei, ergiebt es sich, daß nach Preußischen, Spanischen, Französischen und Dänischen Gesetzen Bodmereygeber wie Versicherte, in jedem Falle partikulare Havarie, so wie ihren verhältnißmäßigen Beitrag zur allgemeinen Havarie bezahlen müssen; — daß sie in Hamburg wie in Holland dies nur unter gewissen Bedingungen zu thun verpflichtet, in England aber frei von beiden Arten der Havarie sind.

Wir gelangen jetzt zu der von dem ursprünglichen Verfasser dieses Werkes vorgeschlagenen Eintheilung der Bodmereien in zwey Classen. Sie soll, wie unser Autor vermeint, die Aufstellung einer allgemeinen Regel für die möglichst klare Abfassung eines Bodmereybriefes und die daraus entspringende Vermeidung aller Streitigkeiten zum Zweck haben und ermöglichen.

Der einzig wahre und charakteristische Unterschied in allen möglichen Bodmereifällen, sagt Benecke, liegt allein in dem Umstande, ob durch die Verwendung des Bodmereygeldes der ursprüngliche Werth der verbodmeten Sache vermehrt, oder ob er dadurch nur wieder hergestellt worden ist. Demnach theilt er alle Bodmereien in zwey Classen ein, die das eigenthümliche Gepräge dieses Unterschiedes tragen, und sich folgendermaßen stellen:

Die erste Classe betrifft alle Fälle, wo das aufgenommene Geld zum Nutzen der Eigner des verbodmeten Gegenstandes verwendet wird, oder werden soll, ohne den ursprünglichen Werth dieses Gegenstandes zu vermehren;

die zweite aber, alle Fälle, wo das aufgenommene Geld zu wirklicher Vermehrung des verbodmeten Gegenstandes angewandt wird, mag dies am Wohnorte des Rhoders oder in der Fremde geschehen, das ändert die Sache nicht.

Wenn nun erwogen wird, daß jede Bodmerei entweder das Schiff allein, oder Schiff und Ladung (die Fracht wird als ein Theil des Schiffes betrachtet) zusammen, oder endlich die Ladung allein, entweder theilweise oder im Ganzen betroffen müsse, und daß eine jede dieser beiden Arten im Abgangshafen, in einem Nothhafen oder am Bestimmungsorte statt haben kann, so ist es ersichtlich, daß kein Bodmereyfall möglich sei, ohne zu einer oder zu der andern dieser beiden Categorien gezählt werden zu können. Bodmerey auf das Schiff im Noth-

hafen zu Reparaturen, Reclamkosten oder Ranzion angewandt, vermehrt den ursprünglichen Werth nicht.

Eben so wenig Bodmerei auf Schiff und Ladung zusammen, da sie nur zur Bestreitung gemeinschaftlicher Kosten statt haben kann. Bodmerei auf Waaren im Nothhafen, zu der man seine Zuflucht nehmen könnte, um gewisse, die Waaren allein betreffende Kosten zu bestreiten, kann ebenfalls nichts zur Vermehrung ihres Werthes beitragen. Also gehört ein jeder dieser drei Fälle offenbar zur ersten Classe. Diese Classe ließe sich also mit der im ersten Abschnitt dieser Abtheilung berührten Categorie der Bodmerei aus Noth, nach Holländischer Eintheilung zusammenstellen.

Bodmerei, welche im Abgangshafen von dem Rheder auf das Schiff allein genommen, und zur Vollendung oder zur Verproviantirung desselben angewandt wird, so wie Bodmerei auf Waaren, mag der Vorschuß zum Ankauf derselben zu Hause oder in der Fremde stattfinden, gehören zu der zweiten Classe, welche wiederum der Holländischen Classification der gewöhnlichen Bodmerei gleich zu stellen bleiben. In beiden Fällen ist über die Werth-Vermehrung kein Zweifel möglich.

Ob das am Bestimmungsorte eines Schiffes auf Bodmerei aufgenommene Geld zu der ersten oder zweiten Classe gerechnet werden müsse, kann nur durch die Art der Anwendung entschieden werden. Ist es für Reparaturen ausgegeben worden, so gehört dieser Bodmereifall zu der ersten, hat es aber zur Verproviantirung oder zur Verbesserung (nicht Ausbesserung) des Schiffes zu einer neuen Reise gedient, so kommt es in die zweite Classe.

Es handelt sich jetzt bei Anwendung dieser Eintheilung darum, die Fälle zu bestimmen, in welchen es dem Eigenthümer und in welchen dem Geber — und wenn er versichert ist, seinem Assekuradeur — zukommt, die große und partikulare Havarie zu tragen; ferner, wem von Beiden das von einem verbodmeten Gegenstande, der den Ort seiner Bestimmung nicht erreichen konnte, Gerettete, zugesprochen werden müsse.

Es ist augenscheinlich, und das Folgende wird es überdies vollständig erweisen, daß Bodmereien der ersten Classe mit Versicherungen auf angeliehene Haderlegelder, in Rücksicht auf die Stergefahr des Nehmens oder Gebens, einerlei sind, und daß sie folglich nach einerlei Grundsätzen behandelt werden müssen. Der einzige wahre Unterschied der dabei stattfindet, besteht darin, daß bei den ersten der Darleiher

und Versicherer nur Eine Person ist, bei den letzteren aber diese doppelte Eigenschaft aufhört, und zwei daraus werden.

Die erste Classe der Bodmerei betreffend, wo nämlich der ursprüngliche Werth des verbodmeten Gegenstandes durch das aufgenommene Geld nicht vermehrt, sondern nur erhalten oder wieder hergestellt wird, kann eine durch partikulare Beschädigung entstandene Verminderung desselben den Geber nicht eher treffen, als bis sein Unterpfand nicht mehr zu seiner Bezahlung hinreicht, und es ist demnach nicht mehr als recht und billig, daß auch der Versicherer auf Bodmereigeld nur dann dafür verantwortlich wird, wenn dieser Fall eintritt. Das vorgeschossene Geld kann dazu angewandt worden sein, um den während der Reise verminderten Werth eines Schiffes wieder herzustellen, als z. B. zur Bestreitung der erforderlichen Kosten, wenn es Reparaturen halber in einen Nothhafen hat einlaufen oder wenn der Capitain es hat ranzioniren und loskaufen müssen. In beiden Fällen wird verhindert, daß den Eigenthümer oder seinen Versicherer, mehr als ein totaler Schaden trifft, wenn das Schiff bei Fortsetzung seiner Reise ganz verunglückt.

Durch das zum Behuf der verbodmeten Sache ausgelegte Geld kehrt sie zu ihrem ursprünglichen Stand und Werth zurück. Fällt ein neuer Schaden vor, so trifft er die Eigenthümer oder die, welche den ursprünglichen Werth versichert haben.

Mit dieser Art von Bodmerei verhält es sich — wie schon bemerkt, — durchaus wie mit versicherten Havariegeldern. Die bereits entstandene Havarie muß der Eigenthümer oder sein Versicherer tragen. Der Zweck einer solchen Versicherung kann kein anderer sein, als sich vor einem ferneren und größeren Verlust, als dem ursprünglich im Auge gefaßten, sicher zu stellen, der, sollte während der Fortsetzung der Reise das Ganze total oder größtentheils verloren gehen, ohne eine solche Assekuranz, doch leicht stattfinden könnte. Der Eigenthümer oder sein Versicherer will fortfahren die ursprüngliche Gefahr unverändert zu laufen, und beabsichtigt keineswegs irgend einen Theil derselben dem Versicherer des ausgelegten Geldes aufzubürden. Ob der Eigenthümer den zuerst entstandenen Schaden sogleich bezahlt, und diese Havarie dann bei einem dritten versichern läßt, oder ob der Darleiher des Geldes, der Bodmereigeber, dermalen sein eigener Versicherer bleibt, und somit die Seegefahr seines Vorschusses selbst läuft, verändert die Natur des ganzen Verhältnisses nicht.

Der einmal entstandene Schaden, gleichviel ob er durch aufgenommenes Bodmereigeld oder sonst bezahlt ist, muß natürlich dem Eigenthümer oder seinem Versicherer zur Last fallen. Der Zweck einer solchen Versicherung des Bodmereigeldes wird also völlig erreicht, wenn auch der Versicherer auf Havariegelder und der Bodmerist der ersten Classe frei von aller Havarie bleibt und an der versicherten oder verbodmirten Sache das Vorrecht vor dem Eigenthümer hat, sie mag den Ort ihrer Bestimmung erreichen oder nicht, mag ihren ursprünglichen Werth behalten oder durch Beschädigung verringert haben. Als Beweis der Richtigkeit dieser Ansicht diene folgendes Exempel.

Ein von Hamburg nach Cadix bestimmtes, und in London für 2000 £ versichertes Schiff muß in Cowes, wegen eines auf der Reise erlittenen Schadens einlaufen, und 500 £ für Reparaturkosten bezahlen, welche die ursprünglichen Versicherer auf Casco versichern lassen. Kommt das Schiff nachher glücklich in Cadix an, so bezahlen sie diese Havarie mit 500 £, die sie von ihren Versicherern wieder erhalten. Geht das Schiff aber total verloren, so bezahlen sie die ursprünglich versicherte Summe von 2000 £ und ihre Versicherer erstatten die ausgelegten 500 £. Wenn aber das Schiff während der Fortsetzung seiner Reise strandet und in einem Nothhafen für 600 £ verkauft wird, oder wenn der erlittene Schaden der Art ist, daß bei erfolgter Ankunft in Cadix nicht mehr als diese Summe daraus gelöst werden kann, so bezahlen die ursprünglichen Versicherer 500 £ für den ersten Verlust und 1400 £ für den zweiten, in Allem 1900 £. Wenn nun der Darleiher des in Cowes für Schiffs-Reparaturen aufgenommenen Geldes, oder der Bodmereigeber sich aus dem Ertrage des Schiffs-Verkaufes bezahlt macht, und davon 500 £ nimmt, so bleiben noch 100 £ für die ursprünglichen Versicherer auf Schiff und Ladung übrig, und ihr Verlust beschränkt sich auf 1900 £, wie er sein sollte.

Daß der Bodmerist, unter der bedingten Ausnahme, frei von partikularer Havarie seyn müsse, und daß das Geborgene ihm vorzugsweise zukomme, dürfte hinlänglich erwiesen seyn.

In Rücksicht großer oder allgemeiner Havarie möchte sich Benecke's Ansicht zufolge, die Zweckmäßigkeit der Entlastung des Bodmereigebers oder seines Versicherers, in minder unbezweifeltem Lichte darstellen.

Der Schaden aber, dem man sich in einem Nothfalle, zum Nutzen und zur Rettung des Ganzen gefliſſentlich unterzieht, müßte billigerweise von einem jeden Interessenten, pro rata seines Interesses, also auch von dem Versicherer der Havariegelder, oder dem Bodmeristen,

nach Maßgabe der von ihm hergeschossenen Summe getragen werden, weil auch diese dadurch ganz oder theilweise gerettet wird. Aus der vorangegangenen Auseinandersetzung der verschiedenen Gesetzgebungen der meisten Staaten (siehe S. 916 bis 918) erhellt überdies, daß diese Ansicht sich überall, selbst in England, mancher widersprechenden gerichtlichen Entscheidungen ungeachtet, geltend gemacht hat. Der ursprüngliche Verfasser dieses Werkes lehnt sich jedoch dagegen auf, und behauptet, daß der Bodmerist der ersten Classe von allgemeiner Havarie freigesprochen werden müsse, weil er im entgegengesetzten Falle eine verhältnißmäßig höhere Bodmerei-Prämie fordert, weil Fälle eintreten können, wo die Einziehung des den Bodmeristen treffenden Theils allgemeiner Havarie, wenn er nicht gerade an großen Handelsplätzen, sondern an einem unbedeutenden Nebenorte wohnt, mit großen Schwierigkeiten verknüpft seyn dürfte; endlich weil der Fall möglich wäre, daß dem ersten Versicherer nicht der Unfall zur Last käme, der die Bodmerei veranlaßt hat, wohl aber ein späterer, anderer Art.

Daß es diesen Gründen, in unsern Augen, an dem erforderlichen Gewichte mangelt, ist eine Bemerkung, die wir nicht zurückhalten zu müssen glauben.

Damit der Bodmerei-Nehmer in jedem Falle aller der Vortheile genießen könne, die ihm der Bodmereibrief verleiht, vermeint nun Benecke, würde es zweckmäßig sein, daß die Sache, zu deren ausschließlichem Behuf das Geld aufgenommen wird, auch einzeln verbodmet, oder wenigstens, daß kein Eigenthum einer dritten Person, welche die Anleihe gar nichts angeht, in die Hypothek oder Verpfändung mit eingeschlossen werde. Demzufolge müßte in einem Falle, wo Schiff und Fracht separat von einander versichert sind, und Geld auf Bodmerei blos für Schiffs-Reparaturen, die mit der Fracht in keiner Verbindung stehen, aufgenommen werden muß, nur das Schiff, und nicht wie es gewöhnlich geschieht, Schiff und Fracht verbodmet werden. Denn, obwohl dies in dem Falle eines totalen Verlustes von Schiff und Ladung keinen Unterschied macht, so würde die Sache sich doch anders gestalten, wenn nur das Schiff verloren ginge, die Fracht aber ganz oder theilweise gerettet würde, weil in diesem Falle der Geber Hand auf die Fracht legen, und somit nicht allein der ganze ursprüngliche Werth des Schiffes, sondern außerdem auch die Fracht verloren gehen würde. — Wenn Schiff und Fracht nicht versichert, oder wenn beide auf einer und derselben Police versichert sind, dann kann Alles als Ein Ganzes oder als das Eigenthum einer einzigen Person ange-

sehen, und folglich zusammen verbodmet werden, wenn auf diese Weise eine Ersparung in der Bodmerei-Prämie ermittelt werden kann.

In gleichem Maße, wo ein verschiedenes Interesse bei dem Darlehen stattfindet, würde es rathsam sein, auf die Sicherheit eines jeden separaten Interesses so viel als erforderlich ist zu borgen, damit im Unglücksfalle des Gebers Ansprüche auf die stipulirte Summe beschränkt bleiben.

Ein Schiff sei z. B. von einem Assekuradeur für ℛ 10,000, die Fracht von einem anderen für ℛ 5000, und die Ladung von einem dritten für ℛ 20,000 versichert, und müßte wegen allgemeiner Schiff, Fracht und Ladung betreffender Havarie ℛ 7000 Bodmereigelder aufnehmen, so sollte, wäre es thunlich, ℛ 2000 auf das Schiff, ℛ 1000 auf die Fracht und ℛ 4000 auf die Ladung genommen werden. Denn wenn nachher das Schiff total verloren geht, von der Fracht und von der Ladung aber ein Theil gerettet wird, aus welchen der Bodmereigeber sich zum Vollen bezahlt macht, so fällt es in die Augen, daß Fracht und Ladung auch die allgemeine Havarie auf das Schiff zu bezahlen haben würde, soweit sie ursprünglich nichts zu schaffen hatten. Dies läßt sich auf Geld anwenden, welches zu irgend einem mit den Bedürfnissen und Schicksalen eines Schiffs verwandten Zweck ausgegeben, und wofür kein Bodmereibrief gezeichnet worden ist. Diese Schwierigkeit wird aber noch verwickelter, wenn die Nothwendigkeit der Anleihe, wie es oft der Fall ist, aus einer zweifachen Ursache allgemeiner und partikularer Havarie fließt, wo die verschiedenen Interessenten nicht in gleichem Maße verpflichtet sind. Eine solche Schwierigkeit kann nicht durch die Stipulation in dem Bodmereibriefe gehoben werden, daß der Geber auf das Geborgene keine Ansprüche machen solle, denn das Schiff kann selbst in seinen Bestimmungs-Hafen so beschädigt ankommen, daß dessen Werth zur Bezahlung seines Antheils an dem Bodmerei-Contrakte nicht hinreicht. Auch würde dem Uebelstande dadurch nicht abgeholfen, wenn man Schiff, Fracht und Ladung als ein Ganzes betrachtete, und den Geber für Havarie verantwortlich machte.

In solchen Fällen müßte also der Schiffer jedes Separat-Interesse einzeln verbodmen, wenn er das Geld auf diese Bedingungen erhalten kann. Es ist nicht nothwendig, daß er im Voraus mit der besonderen Stellung der respectiven Interessen und dem Verhältniß bekannt sei, in welchem jedes bei der Abmachung zu der Anleihe beizutragen habe. Es dürfte hinreichen, wenn in dem Bodmereibriefe

gusdrücklich stipulirt würde, daß die Totalsumme des Anlehens aus so vielen separaten und bestimmten Anlehen bestehe, als der verschiedenen Interessen dabei im Spiel kommen dürften, und daß das Eigenthum eines jeden Interessenten dem Geber für so viel verpfändet anzusehen sei, als derselbe bei glücklicher Ankunft aus der Rückzahlung der geborgten Summe beizutragen haben möge.

So richtig nun auch die Theorie der Theilung der Bodmerei im Nothhafen auf jeden einzelnen Gegenstand, als Schiff, Fracht und Ladung, sein mag, so dürfte sich dennoch, bei Berücksichtigung aller Umstände, herausstellen, daß die bisherige Praxis der gemeinsamen Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung, bei bedeutenden Havarien vielleicht die richtigere und einzig praktische sein möchte, und zwar aus folgenden Gründen.

Sie giebt fürs erste dem Darleiher die möglichste Sicherheit und gewährt anderer Seits, und eben dadurch, den Interessenten den Vortheil, daß zu einer niedrigeren Prämie, ausgeliehen werden kann, als unter denen von Benecke aufgestellten Principien möglich sein würde. Denn die Erfahrung lehrt, daß der größte Theil der Havarien im Nothhafen stets das Schiff allein trifft, und schwerlich möchte sich bei einer nur einigermaßen bedeutenden Havarie ein Darleiher finden, dem ein so unsicheres Pfand genügen würde, wenn nur zu oft der Fall eintritt, daß der Schiffer nach seiner Ankunft am Bestimmungsorte seinen Havarie-Beitrag zu leisten nicht im Stande ist, das Defizit also bei gemeinsamer Verbodmung durch die Ladung getragen werden muß. Erwägt man nun außerdem noch, daß in manchen Ländern, z. B. England *), Frankreich und Holland fremde Schiffe bis jetzt nicht naturalisirt werden dürfen, also nur zum Abbrechen oder zur Wieder-Ausfuhr verkauft werden können, so wird es einleuchten, daß eine Sonderung der Bodmerei, in so weit solche das Schiff betrifft, im Nothhafen weder allemal, noch überhaupt leicht ist. Eine fernere Schwierigkeit bietet auch die Sonderung der verschiedenen Gegenstände — Schiff, Fracht und Ladung — treffenden

*) Diese Bemerkung paßt, seit der mit dem 1. Januar 1850 beginnenden Aufhebung der Navigations-Gesetze nicht länger auf England, aber sie paßt auf die Vereinigten Staaten Nord-Amerika's, wo kein fremd gebautes Schiff naturalisirt werden darf.

Havarie-Antheile dadurch dar, daß sie unabwendlich eine Dispachirung im Nothhafen nothwendig machen würde, welche bei den so sehr abweichenden Assekuranz-Gesetzen am Bestimmungsorte jedenfalls wieder beseitigt werden würde. Es ist nicht abzusehen, wie dann der finale Dispacheur bei mehrmaligem Einlaufen in Nothhäfen verschiedener Länder und jedesmaligen Zeichnung eines neuen Bodmerei-Contractes, sich aus dem Chaos herausfinden würde. — Bei einer gemeinsamen Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung scheint der Uebelstand, daß im Strandungsfall der eine Gegenstand oft für den andern haften muß, eben nicht erheblich, da die ursprüngliche Assekuranz auf Casco, Fracht oder Waaren, der Eigner vollkommen deckt, so daß ihm aus diesem Verhältnisse ein Verlust nicht erwachsen kann, und die Versicherer offenbar in dem einen Fall wieder gewinnen werden, was sie in dem anderen verlieren möchten.

Zur Vermeidung der Nothwendigkeit einer gemeinsamen Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung dort, wo die von Benecke angedeuteten Bedingungen nicht erhalten werden können, und wo die Sonderung unmöglich wird, giebt es, ihm zufolge nur eine Möglichkeit, welche jedoch außerhalb der Categorie der Bodmereifälle liegt, nämlich diese: das erforderliche Geld muß von einer dritten Person hergegeben, und als Auslage zum Behuf des Schiffes versichert werden. Da es nicht an Versicherern fehlen kann, welche mit der eigentlichen Natur eines solchen Geschäftes wohl bekannt, sich für eine angemessene Prämie zu jeder billigen Stipulation verstehen würden, so, vermeint Benecke, müßte die Police die Worte enthalten: „auf „Gelder, welche zum Nutzen des Schiffes, der Fracht und der Ladung ausgegeben worden sind; jedes Interesse ist separat als für „die Summe taxirt anzusehen, die demselben als Theil der versicherten „Totalsumme zur Last fallen wird.“ — Mit einem Rückblick auf den letzterwähnten Fall, sagt Benecke, laßt uns jetzt annehmen, daß von den £2000. der Ladung £1500. A und £500. B zugehören, und daß von der aufgenommenen Summe (£1400.) 35 Percent zur allgemeinen, £175. aber zur particularen Havarie auf das Schiff zu rechnen sind, so würde jene Clausel dies bedeuten, daß auf das Schiff £525., auf die Fracht £175., auf die A angehörigen Güter £525., und auf die Güter von B £175. als versichert anzusehen sind. Wenn nun das Schiff und die B angehörigen Güter total verloren gehen, zu gleicher Zeit aber £1000. von denen A angehörigen Gütern und £300. von der Fracht geborgen werden, so be-

zahlen die Versicherer jener, zum Behuf des Schiffs u. s. w. ausgelegten Gelder nur £ 525. auf Rechnung des Schiffes und £ 175. auf Rechnung der B angehörigen Güter, wodurch sodann der Fracht und denen A zugehörigen Gütern ein Verlust erspart wird, mit welchem sie nichts zu thun haben. Wenn nun keine solche Stipulation stattgefunden hätte, und das ausgelegte Geld entweder durch Bodmerei auf Schiff und Ladung erhoben, oder ohne einen solchen Vorbehalt noch Unterschied, als zum Behuf des Schiffes und der Ladung versichert worden wäre, so bliebe weder dem Bodmerei-Nehmer noch dem Versicherten im Falle eines partiellen Verlustes irgend ein Recht auf eine Trennung der verschiedenen Interessen zu bestehen, woferne die Gesetze des Landes, in welchem der Bodmerei-Contrakt geschlossen worden ist, ihm nicht darin zu Hülfe kommen sollten. In einem solchen Falle müssen Schiff und Ladung als ein Ganzes betrachtet werden, und das Geld wird auf Bodmerei unter der Voraussetzung vorgeschossen, daß der Darleiher für seinen Vorschuß zum Vollen befriedigt werden soll, in so weit als das Geborgene ihm erlaubt, ohne hiebei auf die Rechte Anderer zu dem Geborgenen Rücksicht nehmen zu wollen. Auf ähnliche Weise übernimmt der Versicherer der ausgelegten Gelder die Gefahr der Eigenthümer in Rücksicht derselben, unter der Voraussetzung, daß er nur dann etwas zu bezahlen haben werde, wenn das Geborgene zur Wiedererstattung der geborgten Gelder unzulänglich sein sollte.

Es handelt sich jetzt von der zweiten Classe der Bodmereien, bei welcher die angeliehenen Gelder zum Ankauf der verbodmeten Sache oder zur Vermehrung ihres ursprünglichen Werthes gebraucht werden sollen. Der Bodmerei-Contrakt wird unter diesen Umständen ein ganz einfaches und natürliches Geschäft, sobald der Bodmereigeber als Versicherer der vorgeschossenen Summe auftritt, und auch als solcher große und partikulare Havarie, einem jeden andern Versicherer gleich, trägt, und in Unglücksfällen seinen Theil am Geborgenen, es mag am Bestimmungs-Orte ankommen oder nicht, in dem Verhältniß der hergegebenen Summe zu dem Ganzen nimmt. Zum Beispiel: Ein Schiff sei ℳ 20,000. werth; ℳ 10,000. davon werden im Abgangshafen auf Bodmerei geborgt, und die übrigen zehntausend versichert; in der Police aber sei das Schiff auf ℳ 20,000. taxirt, und der Bodmereigeber betrachte sich in dem Lichte eines Versicherers für ℳ 10,000. In diesem Falle muß er von allgemeiner sowohl, als partikularer Havarie die Hälfte bezahlen. Strandet das Schiff, und

wird für ℳ 5000. verkauft, so empfängt er davon die Hälfte, nämlich ℳ 2500., und die andere Hälfte gehört dem Versicherer. Der Bodmereigeber genießt also keines andern Vorrechtes, als dasjenige, was ihm das Gesetz über die andern Gläubiger des Borgers zuerkennt. Wenn er sein Geld zum Behuf des Schiffes hergegeben, und das letztere als Unterpfand gedient hat, so genießt er über den Versicherer keines Vorzuges auf die Fracht; und wenn er Geld auf leicht verderbliche Güter vorschießt, so müßte der Bodmereibrief oder Respondentia-Contrakt die nöthigen Stipulationen enthalten, gerade so wie dies bei Policen, Waaren der Art betreffend, der Fall ist.

Soll der Bodmerist der zweiten Classe von großer und partikularer Havarie frei, und nur für die Gefahr eines totalen Verlustes verpflichtet bleiben, so wird der Nehmer in die Nothwendigkeit gesetzt, entweder die Gefahr der Havarie selbst zu laufen, oder sich von einem Andern versichern zu lassen, wodurch dann das Geschäft zwei Theilnehmern heimfällt, dagegen es dem Bodmeristen leicht wird, beide Gefahren gegen eine verhältnißmäßig höhere Prämie zu übernehmen, und sich, wenn er sie nicht laufen will, wieder versichern zu lassen.

Es ist aber nicht bloß die größere Leichtigkeit, wodurch sich diese Methode empfiehlt: in manchen Fällen trägt sie zu der größeren Sicherheit des Darleihers bei. Geld auf Bodmerei wird nur selten auf diese Weise geborgt, ausgenommen von Leuten, die wenig persönlichen Credit besitzen; so daß gewöhnlich der Darleiher seine hauptsächlichste und manchmal seine einzige Sicherheit nur in dem ihm gegebenen Unterpfands besitzt. Vermindert sich nun der Werth dieses Unterpfandes durch Havereien, oder durch die Zahlung des betreffenden Beitrages zu denselben, so daß es zur Tilgung des Vorschusses nicht länger hinreicht, so bietet ihm die persönliche Verbindlichkeit des Nehmers nicht allemal den erforderlichen Ersatz dar, und er muß den Schaden ohne dafür empfangene Prämie leiden, dagegen er auf jeden Fall gedeckt gewesen wäre, wenn er die Gefahr übernommen, sich dafür in dem Respondentia-Contrakt verbindlich gemacht, und im Falle der Wieder-Versicherung sie der Police einverleibt hätte.

Daß der Bodmerist der zweiten Classe zu der großen Havarie beizutragen verpflichtet sei, erhellt zur Genüge daraus, daß keiner von den Gründen, welche den Bodmeristen der ersten Classe davon freisprechen, ihm bei dieser Gelegenheit zu Hülfe kommen kann; denn, erstlich kann die Prämie nicht dadurch vermehrt worden, daß der Darleiher die große Havarie zu bezahlen hat, weil, da sie doch eine

mal versichert werden muß, es auf dasselbe hinausläuft, ob er die Prämie dafür in die seinige einschießt, oder sie einem andern Assecuradeur bezahlt. Zweitens finden Bodmereien der zweiten Classe gewöhnlich in Handelsplätzen statt, wo man den Beitrag zur großen Havarie, der den Belauf des auf Bodmerei hergeschossenen Geldes übersteigt, ohne Schwierigkeit einziehen kann. Es können freilich die Fälle sich ereignen, wo dies nicht so leicht möglich wird, z. B., wenn das Geld auf Respondentia in sehr entfernten Häfen geborgt worden ist, und dann würde es rathsam sein, von der allgemeinen Regel abzuweichen und große Havarie besonders versichern zu lassen. Drittens: da Bodmerei nie zur Verbesserung bereits vorgefallener Schäden, die manchmal dem Eigenthümer und manchmal seinem Versicherer zu tragen obliegen, sondern zum Ankauf von Dingen geschlossen worden, die vom Platze der Bodmerei an, der Gefahr ausgesetzt werden sollen, so läßt sich hier auch der dritte Grund, auf welchem die Freisprechung des Bodmereigebers der ersten Classe von allgemeiner Havarie beruhen muß, eben so wenig auf Bodmereien der zweiten anwenden, als die beiden ersten Gründe.

Gegen die Gültigkeit des ersten Grundes läßt sich nichts einwenden. Das Gewicht, welches Benecke auf die beiden andern legt, stammt aus seinen frühern, bei Gelegenheit der ersten Classe ausgesprochenen Ansichten hervor; und da wir ihren Einfluß auf die vorliegende Entscheidung nicht so unbedingt anerkennen konnten, als er es gethan hat, so sind wir auch hei dieser genöthigt, bei den unsrigen in Rücksicht der allgemeinen Verbindlichkeit des Bodmereigebers, die große Havarie betreffend, stehen zu bleiben, ohne der Hülfe jener beiden Gründe zu bedürfen.

Daß dem Bodmereigeber der zweiten Classe sein Theil bei Unglücksfällen, Geborgenen zukomme, bedarf keines Beweises. Es ist indeß kein Grund vorhanden, warum es anders sein sollte. Der Bodmereigeber unterscheidet sich, wie schon bemerkt, von dem Versicherer durch nichts, als durch Vorausbezahlung des Geldes, da gegen der letztere dasselbe nur nach erwiesenem Verluste zahlt; und diese Vorausbezahlung kann doch wohl kein Grund werden, ihm den Theil seines Eigenthums zu rauben, den dem Gefahren der See entschlüpft ist. Niemand hat ein näheres Recht, denn als der Darleiher. Der Bodmereinehmer nicht, denn dieser ist verpflichtet, dem Geber den ganzen Vorschuß nebst Prämie zurück zu bezahlen, wenn dies verbodmete Gut am Bestimmungsorte ankommt, und dieser Be-

pflichtung wird er nur dadurch entledigt, daß er dem Bodmereigeber seinen Theil an der verbodmeten Sache überläßt. — Wenn er diesen Theil behalten wollte, so würde er auf Unkosten des Gebers gewinnen. Der Versicherer des Ueberschusses in dem Werthe der verbodmeten Sache über das Bodmereigeld hat gar kein Recht daran; für ihn ist das vorgeschossene Geld oder die damit gekaufte Sache nichts weiter, als eine in demselben Schiffe verladene Waare, auf die er nicht gezeichnet hat.

Anderer Seits aber hat der Bodmerist kein Recht, von dem Geborgenen mehr als seinen Antheil zu fordern. Gesetzenfalls von einer auf 10,000 ℔ taxirten Waare, seien nur 5000 ℔ versichert und für die übrigen 5000 ℔ ein Respondentia-Contract gezeichnet worden, sie erleide aber eine partikulare Havarie von 40 Procent und eine große Havarie von 10 Procent, so muß der Eigner des Respondentia-Contraktes für die erste . . . . . 2000 ℔

" und für die zweite . . . . 500 "

zusammen . . . 2500 ℔

bezahlen, und eben so viel vergütet auch der Versicherer. Es kann hier kein Grund vorhanden sein, den Bodmereigeber von allem Verluste freizusprechen und ihm das Ganze zuzusprechen, wenn die Waare an ihrem Bestimmungsorte ankommt. Er besitzt als Darleiher ein unbezweifeltes Recht auf die ganze verbodmete Sache, wenn sie in Folge nachtheiliger Conjunktur oder irgend einer anderen Ursache weniger austrägt als sein Vorschuß nebst Bodmerei-Prämie. Er besitzt die Priorität über andere Gläubiger des Borgers oder Nehmers, aber der Versicherer des Ueberschusses der verbodmeten Sache über den Betrag des Bodmereigeldes geht diese Priorität nicht an. Er steht in Rücksicht des Bodmereigebers in demselben Verhältnisse wie zu jedem andern Versicherer, der auf dasselbe Eigenthum gezeichnet hat.

Daß die respectiven Rechte des Bodmeristen und des Versicherers nie in Collision mit einander gerathen können, wenn der erstere für seine gezahlte Summe mit Inbegriff der Prämie, in jeder Rücksicht als Versicherer angesehen wird, ist ein unzubezweifelnder Vortheil in der Auf- und Abmachung aller Schäden. Wo nach dem aufgestellten Grundsatze gehandelt wird, da wird der Versicherer auf Schiffe oder Güter, von denen ein Theil verbodmet worden ist und der Verbodmung zum Unterpfand dient, eben so gerne und zu gleicher Prämie als auf andere Güter oder Schiffe zeichnen, da er sonst, wo dem

Bodmereisten unverhältnißmäßige Vortheile eingeräumt werden, entweder gar nicht oder nur zu sehr hoher Prämie wird zeichnen wollen. Anderer Seits wird der Letztere keinen Anstand nehmen, den erforderlichen Vorschuß auf die Bedingung zu leisten, daß er als Versicherer eines gleichen Betrages betrachtet werden solle, weil er für die Gefahr die er übernimmt, eine angemessene Prämie erhält; und weil es ihm frei steht, diese durch Versicherung einem Anderen aufzubürden, wenn er sie nicht selbst laufen will. Er wird gerne einem ungebührlichen und unrechtmäßigen Vortheile entsagen, der ihm nur in gewissen Fällen und bedingungsweise zufließen kann, sobald er in jedem möglichen Falle auf unbedingte Gerechtigkeit wird rechnen können.

Die Regel, nur denjenigen speziellen Gegenstand zu verbodmen, zu dessen Behuf das erhobene Bodmereigeld ausgelegt werden soll, ist besonders bei Bodmereien der zweiten Classe zu berücksichtigen. Hat das Geld ausschließlich für das Schiff, oder allein für die Fracht verwandt — (es ist hier von Bruttofracht die Rede, wo mit Ausnahme der in Hamburg üblichen Policen Formulare nach denen in der Casco-Versicherung Victualien mit eingeschlossen sind, die Verproviantirung des Schiffes, Heuergelder u. s. w. nicht zum Casco gerechnet werden so sollte nur das Schiff oder auch die Fracht nur verpfändet werden.

Hätte ein Rheder z. B. den vollen Werth seines Schiffes versichert und wäre nachher in der Nothwendigkeit zur weiteren Ausrüstung desselben Geld auf Bodmerei borgen zu müssen, so müßte die auf Rechnung der Fracht geschehen, der Bodmereibrief diese Stipulation enthalten und so viel weniger auf die Fracht versichert werden, als das aufgenommene Bodmereigeld betragen mag. Der Bodmereier ist in diesem Falle als Versicherer eines Theils der Fracht betrachtet worden, und hat mit dem Versicherer auf Casco nichts gemein. Es läßt sich kein genügender Grund angeben, warum ein Theil der Versicherung auf das Casco riskoriret und eben derselbe von dem Bodmereisten versichert werden sollte, der gar keinen Vorschuß auf das Schiff gemacht hat. — Daß dies aber in Frankreich, Spanien, Portugal und in den Preußischen Staaten nicht möglich ist, erhellt aus ihren obenerwähnten Gesetzen, welche Bodmerei auf Frachtgelder geradezu verbieten. In diesen Ländern müßte man also in dem genannten Falle für das aufgenommene Geld einen Bodmereibrief der zweiten Art auf das Schiff zeichnen, und die Ausrüstungskosten in der Taxe einschließen.

Ohne den besonderen, bei Gelegenheit der Theilung der Bodmereien im Nothhafen, für Fälle der ersten Classe, oben, S. [illegible] gemachten

Bemerkungen, das Mindeste von ihrem Gewichte entziehen zu wollen, scheint es demnach, Benecke's Ansicht zufolge, kaum bezweifelt werden zu dürfen, daß die hier entwickelte neue Theorie des Bodmerei-Wesens sich in allgemeiner Hinsicht, durch die Leichtigkeit ihrer praktischen Anwendung und durch ihren unbezweifelten Nutzen ganz besonders empfiehlt *). Bodmereien beim Anfang einer Reise, bieten durchaus keine Schwierigkeit dar, denn sie gehören immer zu der zweiten Classe. Wenn nur ein Theil des Werthes des Schiffes oder der Ladung auf Bodmerei oder Respondentia geborgt, und das Uebrige in einer taxirten Police versichert werden soll, so ist keine weitere Vorsicht nöthig, als deutlich in der Police den Theil des Gesammt-Werthes zu bezeichnen, der versichert werden soll. Wenn z. B. 10,000 ℛ Bodmereigelder auf ein Schiff genommen werden sollen, dessen Werth 20,000 ℛ ist, so muß die Police entweder für die auf 10,000 ℛ taxirte Hälfte des Werthes lauten, oder das ganze Schiff muß auf 20,000 ℛ in der Police taxirt werden, welche über die versicherten 10,000 ℛ ausgestellt wird.

Bodmereien, in der Fremde geschlossen, gehören mit höchst seltenen Ausnahmen zu der ersten Classe, und diese Ausnahmen wird der Schiffer leicht zu unterscheiden wissen, da er genau weiß, ob das aufgenommene Geld dazu bestimmt ist, den ursprünglichen Werth des Schiffes wieder herzustellen, oder diesen Werth zu vermehren. Die häufigsten Fälle, welche dem Schiffer die Nothwendigkeit auferlegen können, Geld auf Bodmerei zu nehmen, ereignen sich in einem Nothhafen, in den er, Reparatur halber, während seiner Reise hat einlaufen müssen, oder wenn er dasselbe einzeln, oder auch sammt seiner Ladung bei unrechtmäßiger Nehmung oder Festhaltung loskaufen muß. In diesen beiden Fällen liegt augenscheinlich der Zweck vor Augen, den ursprünglichen Werth des Schiffes u. s. w. wieder herzustellen, sie gehören folglich zu der ersten Classe. Die Reparaturen betreffend,

*) Dem aufmerksamen Leser wird der Zusammenklang der hier von Benecke angegebenen Ideen mit der im ersten Abschnitt dieser Abhandlung vollständig auseinander gesetzten Organisation des Bodmerei-Wesens in Holland, sicherlich nicht entgehen. Die Scheidelinie zwischen Bodmerei aus Noth und gewöhnlicher Bodmerei ist allerdings von dem Holländer Jacob schärfer und genauer gezogen worden, als es bei Benecke, in der Eintheilung seiner zwei Classen der Bodmerei, der Fall sein mag; es läßt sich aber schwerlich leugnen, daß der schöpferische Gedanke dieses wohl zu machenden Unterschiedes bei unserem Autor entstanden ist.

so läßt sich eben nicht leicht voraussetzen, daß der ursprüngliche Werth dadurch irgend etwas; das unter solchen Umständen mit demselben vorgenommen wird, vermehrt werden könne; denn selbst, wenn dergleichen Reparaturen in der Fremde wohlfeiler als in des Schiffs Heimath ausgeführt werden können, so werden doch die unvermeidlichen Kosten der Erhebung des Geldes durch Bodmerei, den Schiffer immer zwingen, sich innerhalb der durchaus nothwendigen Reparaturen zu beschränken.

Auch kann der Theil der Ausbesserungskosten, welcher bei Ausmachung der Havarie als eingebildeter Unterschied des Werthes der alten und neuen Materialien u. s. w. — in der Regel ein Drittheil — und den der Rheder zu tragen hat, nicht als Vermehrung des ursprünglichen Werthes des Schiffes angesehen werden. Denn selbst unter der Voraussetzung, daß dieses Drittheil der Reparaturen, in der That eine Verbesserung des Schiffes zur Folge habe, so entsteht daraus für den Rheder, vor Vollendung der Reise und bis das Schiff wieder in seine Hände gelangt, kein unmittelbarer Vortheil. Wofern daher keine Genauigkeit verlangt wird, welche in der Praxis unmöglich erreicht werden kann, so wird es hinlänglich sein, das ausgegebene Geld als ein Bodmerei-Anlehen der ersten Classe anzusehen, oder, in andern Worten, zu stipuliren, daß der Bodmereigeber oder Darleiher in Unglücksfällen, auf das Gebotene Anspruch zu machen berechtigt ist, und daß er von großer sowohl als von particularer Havarie frei sein soll, mit Ausnahme des Falles, wo der Vorschuß nebst der Prämie auf demselben, den gelösten Netto-Ertrag des Unterpfandes oder des verbodmeten Gegenstandes übersteigen sollte. Der Schiffer wird nicht irren können, wenn er sorgfältig darauf sieht, daß nur die Sache, zu deren Behuf das Geld ausgelegt worden ist, verbodmet werde, nämlich nur das Schiff, wenn das Geld nur für Schiffsbedürfnisse gebraucht worden ist u. s. w., und wenn es zum Behuf verschiedener Gegenstände ausgelegt worden ist, daß er die oben (S. 936) angedeutete Clausel dem Bodmerei-Contrakte einverleiben könne.

Es dürfte nur selten vorkommen, daß sich der Schiffer in der Nothwendigkeit befände Geld auf Bodmerei am Bestimmungsorte des Schiffes aufzunehmen. Sollte sich der Fall aber ereignen, so muß darauf gesehen werden, ob das Schiff für seine Hin- und Herreise in einer und derselben Police versichert worden ist, oder ob separate Versicherungen für die beiden Reisen stattgefunden haben. — Im ersteren Falle ist der Bestimmungsort als ein Nothhafen anzusehen; in dem

letzteren würde es zweckmäßig sein, das Geld, welches zu Reparaturen gebraucht wird, als Bodmerei der ersten Classe auf das Schiff, dasjenige welches für Ausrüstungskosten zur Heimreise angewandt werden soll, als Bodmerei der zweiten Classe auf die Fracht zu betrachten und dann soviel weniger auf Schiff und Fracht zu versichern. — Wenn z. B. ein Schiff, welches auf 40,000 ℔ taxirt ist, auf seiner Reise Schaden bis zum Belauf von 10,000 ℔ erlitte, wodurch sodann der Werth desselben auf 30,000 ℔ reducirt würde, und wenn 10,000 ℔ auf Bodmerei der zweiten Classe geborgt werden, um dessen ursprünglichen Werth wieder herzustellen, so müßte es für die Heimreise nur mit 30,000 ℔ versichert bleiben und 10,000 ℔ risortirt werden. Denn wenn die 10,000 ℔ als Bodmerei der ersten Classe geborgt würden, das Schiff aber für 40,000 ℔ versichert bliebe, nachher stranden und für 10,000 ℔ verkauft werden sollte, so würde der Bodmereigeber Hand auf das Ganze legen, und die Versicherer, vorausgesetzt, daß sie den Total-Verlust zu bezahlen hätten, würden dann die Reparaturen einer frühern Reise bezahlen, mit der sie jedoch nichts zu thun gehabt hätten. — Sie würden also die Zahlung verweigern und der Verlust von 10,000 ℔ würde dann auf den Rheder fallen.

Nach der Theorie Benecke's würden sich also die beiden oben aufgestellten Fragen:

erstlich, in wie fern der Bodmereigeber die große und die particulare Havarie zu tragen habe oder nicht;

zweitens, ob ihm der geborgene Theil eines verbodmeten Gegenstandes, der seine Bestimmung nicht erreichen konnte, zugesprochen werden müsse oder nicht;

folgendermaßen beantworten lassen:

Ist das Bodmereigeld zum Behuf von Reparaturen der verbodmeten Sache gebraucht worden, so trifft den Bodmereigeber weder große noch particulare Havarie, den Fall ausgenommen, wo der Ertrag seines Unterpfandes nicht hinreicht, das Geborgene kommt ihm aber in jedem Falle zu.

Soll aber das aufgenommene Geld zur Vermehrung des Werthes der verbodmeten Sache dienen, so trifft den Bodmereigeber particulare und große Havarie, und er gerechnet seines Antheils an den Geborgenen in dem Verhältniß seines Vorschusses zu dem Total-Werthe der verbodmeten Sache.

Es darf vielleicht kaum bezweifelt werden können, daß wenn Benecke's Theorie in allen Ländern angenommen, und den Assecu-

rangesetzten der verschiedenen Staaten einverleibt würde, nur wenige und einfache Vorschriften, Bodmerei-Darlehen und Havariegelder betreffend, hinreichen dürften, um dem Schiffer als Leitfaden zur Beobachtung und Anwendung derselben zu dienen, unnütze Prämien dadurch erspart, Streitigkeiten vermieden werden könnten, und Niemand in den Fall kommen könnte, eine Gefahr selbst laufen zu müssen, die er zu übernehmen keineswegs gesonnen war.

Benecke's Ansicht zufolge würde die allgemeine Regel für die Anwendung seiner Theorie darin bestehen, daß dem Bodmereibriefe zwei, deutlich abgefaßte Bestimmungen einverleibt würden, und zwar:

erstlich, und in so weit es möglich ist, des speciellen Gegenstandes der zur Erhebung des Bodmereigeldes und demselben zum Unterpfande dienen soll;

zweitens, des Zweckes dieser Erhebung, ob das Geld zu Reparaturen oder zur Vollendung, Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffes oder zum Ankauf von Waaren angewandt werden soll.

Um nun die Anwendung dieser beiden sehr einfachen Vorschriften nach Maßgabe der oben beschriebenen Gesetzgebungen der verschiedenen Staaten möglich zu machen, muß nicht außer Acht gelaßen werden

1) Daß nach Französischen, Spanischen, Portugiesischen Gesetzen, die Fracht allein nie als specielles Unterpfand des zu verbodmenden Geldes dienen, und folglich als solches nicht in dem Bodmereibriefe genannt werden kann; daß wo es sich von Bodmereien der ersten Classe, der Wiederherstellung des Werthes der verbodmeten Sache handelt, in Frankreich eine besondere Stipulation in dem Bodmereibrife erfordert wird, um den Geber von großer und partikularer Havarie freizusprechen; daß in Spanien diese Ausnahme nur in Rücksicht der partikularen Havarie (§ 834) gestattet werden darf, und daß es in Preußen der Willkühr der Contrahenten freigestellt bleibt, den Geber von seiner Verbindlichkeit, partikulare und große Havarie betreffend, freizusprechen oder nicht; daß in Frankreich bei Bodmereien der zweiten Classe (die Vermehrung des Werthes der verbodmeten Sache) wo sie auf Casco stattfinden, der Geber seine Forderung an die Fracht entsagen müsse, daß aber in jeder andern Rücksicht, so wie in Preußen und Spanien, die bloße Nennung des Zweckes der Verbodmung hinreichen würde, um den Geber an die bestehenden Gesetze zu binden, ihn zur Bezahlung der partikularen so wie der großen Havarie zu verpflichten, und ihn seines Antheils

an dem Geborgenen, pro rata seines Vorschusses, einem jeden andern Versicherer gleich, genießen zu lassen. — Preußische Schiffer dürfen jedoch nicht übersehen, daß es ihnen untersagt ist, Bodmerei am Bestimmungsorte ohne specielle Vollmacht der Rheder zu schließen. (Pr. Land-Recht Bd. 3 Tit. XIV § 2383.)

2) Daß in Dänemark die Bestimmung des Zweckes der Erhebung und des darin empfohlenen Unterschiedes nicht unbedingt nothwendig sei, weil Bodmereigeber, wie Versicherte, in jedem Falle zur partikularen wie zur großen Havarie verpflichtet sind, und Schiff, Ladung und Fracht zusammen oder einzeln verbodmet werden können.

3) Daß in England, wie schon bemerkt, ungeachtet sich der Versicherte der Verpflichtung partikulare und große Havarie zu zahlen, nur mittelst einer besonderen Stipulation entziehen kann, der Bodmereigeber nur dann gebunden ist, wenn er sich ausdrücklich dazu verpflichtet, und daß folglich der Bestimmung des speciellen Gegenstandes und des Zweckes der Verbodmung in dem Bodmereibriefe die erforderliche Stipulation in Rücksicht der Verpflichtung des Gebers vorangehen, und bei Bodmereien der zweiten Classe, insbesondere gesagt werden müßte, daß er sich dem Versicherer gleich zu stellen, und seines Antheils an dem Geborgenen, im Verhältniß desselben zu dem Ganzen, zu genießen beabsichtige. Man wird sich erinnern, daß der Bodmereigeber, nach Englischen Gesetzen, frei von aller Havarie ist, und keinen Anspruch an das Geborgene hat, den Fall jedoch ausgenommen, wo es sich um Bodmerei auf Englische Schiffe nach Ost-Indien handelt (Statut Geo. II c. 37); dagegen der Versicherte in jedem Falle verpflichtet ist, Havarie zu tragen.

4) Daß da in Holland der Bodmereigeber, zufolge Art. 589, keine Art von Havarie zu tragen hat, und gesetzmäßig frei davon ist, wie in England, jedoch ganz im Gegensatz zu England im Strandungsfalle Anspruch an das Geborgene hat, es einer besonderen Stipulation bedürfen würde, um ihn zu verhindern, sich dasselbe vorzugsweise zuzueignen, und sich abweichenden Verfügungen in Betreff der Havarien zu unterwerfen, daß folglich auch hier der Bodmereibrief diese abweichenden Verpflichtungen enthalten müßte, wenn die Nennung des specielleu Gegenstandes und des Zwecks der Verbodmung darin eingeführt werden und nützen sollte.

5) Daß in Hamburg durch Einführung des „Allgemein Planes Hamburgischer See-Versicherungen von 1847," die Anwendung der Beneckeschen Regel leicht geworden ist. Die einfache Erklärung in

dem Bodmereibriefe, daß der Geber sich den Stipulationen dieses Planes einem Versicherer gleich unterwerfen wolle, würde dazu hinreichen. Denn bei Bodmereien der ersten Classe würde ihn weder partikulare noch allgemeine Havarie, mit Ausnahme der bedingten Fälle, treffen, das Geborgene aber ihm in jedem Falle zukommen; und bei Bodmereien zweiter Classe würde er vor anderen Versicherern nichts voraus haben, noch ihnen nachstehen; folglich bei Bodmereien auf das Casco keinen Anspruch an die Fracht haben, so wenig als ein Versicherer auf das Casco beim Abandon, Anspruch auf die Fracht machen kann.

In den vorstehenden Blättern ist die Beneckesche Theorie der Bodmerei zergliedert, und die Möglichkeit ihrer Anwendung in denen Ländern gezeigt worden, deren Gesetzgebungen in dieser Hinsicht mehr oder weniger Schwierigkeiten darbieten könnten.

Aus der Wichtigkeit des Gegenstandes ergiebt sich die Nothwendigkeit folgender Zusätze und Bemerkungen.

Daß Bodmerei auf Fracht allein manchmal zweckmäßig sein, und nothwendig werden dürfte, ist schon oben erwiesen worden, und sie müßte daher als Gegenstand der Verbodmung aus den gesetzlichen Verordnungen Frankreichs, Spaniens, Portugals und Preußens nicht ausgeschlossen sein. Ebenfalls sollte der Schiffer durchaus nicht gesetzlich verhindert werden, Geld auf Bodmerei im Bestimmungshafen aufzunehmen, wie ihm das nach Preußischen Gesetzen untersagt ist. Der Zweck eines solchen Verbots ist nicht leicht begreiflich, und es fehlt nicht an Beispielen, wo das Geldaufnehmen durch Bodmerei im Bestimmungshafen, eine zweckmäßige Maßregel sein mußte. Dies beweist der folgende Fall.

Ein nach St. Petersburg bestimmtes Schiff, bedurfte dort 8000 Rubel zur Bezahlung gewisser, während der Reise erforderlich gewordenen Reparaturen und nöthiger Verproviantirung für seine Retour-Reise in die Heimath. Der Correspondent des Rheders hatte kaum die Fracht der Ausreise eincassirt, und dadurch seine Rechnung mit demselben einigermaßen saldirt, als er erfuhr, daß sich dieser in bedenklichen Credit-Umständen befände. Demnach verweigerte er den Vorschuß, den der Schiffer durch Bodmerei erhielt, wodurch er in

den Stand gesetzt ward, eine vortheilhafte Fracht zu gewinnen, auf die er hätte Verzicht leisten müssen, wenn er durch Bodmerei keine Hülfe hätte erlangen können.

Will man in diesem Falle St. Petersburg, mit besonderer Beziehung auf die Ausrüstung für die Heimreise, als Abgangshafen betrachten, so möchte das Beispiel allerdings nicht ganz zutreffen. Dies hieße aber den Grundsatz, in Betreff der Erhebung der Bodmereigelder im Bestimmungshafen, einer Wortklauberei Preis geben, denn St. Petersburg war in jedem Falle der ursprüngliche Bestimmungshafen.

Wo mehrere, auf einander folgende Bodmereien (der ersten Classe) auf eine und dieselbe Reise eines Schiffes zur Fortsetzung derselben stattfinden, da besitzt, den Gesetzgebungen aller Länder zufolge, wie man namentlich aus dem im ersten Abschnitt oben S. 869 mitgetheilten Artikel 581 des Holländischen „Wetboek van Koophandel“ ersehen haben wird, die letzte Verbodmung die Priorität über die vorangehenden; und zwar wie schon im ersten Abschnitt S. 860 u. f. angedeutet worden, aus dem einfachen Grunde, daß die letzte Erhebung des Bodmereigeldes nur deswegen gemacht worden ist, um die frühere zu retten, welches jedoch nur in dem Falle ermöglicht werden kann, wo man voraussetzen darf, daß der Ertrag der verbodmeten Sache hinreicht, um alle erhobenen Bodmereigelder zurückzubezahlen, oder wenigstens, wo die besondere Lage des ersten Bodmereigebers durch die zweite nothwendig gewordene Erhebung verbessert werden kann.

Wenn der Werth eines verbodmeten Gegenstandes nicht hinreicht alle erhobenen Bodmereigelder zurückzuzahlen, so ist es klar, daß der Geber nur auf das Netto-Provenü, nach Abzug des Bergelohns und sonstiger damit verknüpften Kosten Anspruch machen kann. Ist das Geld auf die Fracht geliehen worden, so muß der Betrag der Volkshauer, als betreffende Unkosten, davon abgezogen werden. Daher müßten, um sicher zu gehen, auf die Fracht nur so viel Bodmereigelder erhoben werden, als der Ertrag derselben, nach Abzug der wahrscheinlichen Auslage für Volkshauer und andere, mit derselben im Bestimmungshafen verknüpfte Kosten geben dürfte. Denn der eigentliche Grund, der in Frankreich, Spanien, Portugal und Preußen verbotenen Verbodmung der Fracht, war kein anderer als der Gedanke, daß aus dieser, in jedem Falle vorzugsweise, die Volkshauer bestritten, und daß sie deswegen zu diesem Behuf, so wie zur Befriedigung der privilegirten Forderungen zu reserviren sei. Wenn ein Schiff nämlich in entfernten Gegenden verloren geht, die Fracht aber

nicht, so dient diese nicht bloß dazu, die Hauer des Schiffsvolks zu befriedigen, sondern auch die Mittel zu der Heimreise zu geben, welches eine separate Verbodmung der Fracht allein, fast illusorisch mache.

Schiffsbaumeister und andere, welche zu den Ausrüstungskosten eines Schiffes, vor seiner Abreise beigetragen haben, müßten nie Anspruch auf das Schiff selbst, sondern nur ein persönliches Anrecht an den Rheder haben. Auf jeden Fall müßten ihre Forderungen den Vorzug vor den Bodmereigeldern der ersten Classe besitzen; denn sonst würde der Darleiher nie genau wissen können, welche Vorschüsse er mit Sicherheit auf das bestimmte Unterpfand würde machen können.

In England, so wie in Schottland, ergiebt es sich aus wiederholten gerichtlichen Entscheidungen (siehe Abbot P. 2 chap. 3 §9—) daß Forderungen für Schiffs-Reparaturen kein Vorrecht über andere Gläubiger besitzen. Nach dem Französischen „Code de Commerce" II Tit. 1 § 191 ist die Rangordnung der privilegirten Forderungen an das Schiff, folgende:

erstlich: alle, während seiner letzten Reise gemachten Geld-Vorschüsse für Schiffs-Bedürfnisse, so wie zur Wiedererstattung der zu denselben Behufe verkauften Güter — also Bodmereigelder der ersten Classe;

zweitens: die Forderungen des Verkäufers eines Schiffes, oder derjenigen, die zum Bau desselben beigetragen haben, wofern dasselbe neu und noch nicht in See gewesen ist, so wie die Forderungen für Schiffs-Materialien und Reparaturen, wenn es schon gefahren hat;

drittens: Geld-Vorschüsse auf Bodmerei für Ausrüstungs- und Verproviantirungskosten; also Bodmereigelder der zweiten Classe;

so daß der Bodmereigeber der ersten Classe in keinem Falle einem andern Gläubiger den Vorzug abzutreten hat.

Preußischen Gesetzen gemäß (Siehe B. 1 Tit. 20 §313—) besitzen Bodmereigeber der ersten Classe den Vorrang vor allen übrigen Forderungen oder Hypotheken. So sind auch, den Dänischen Gesetzen zufolge (Art. 9) keine Forderungen für den Bau oder die Reparatur eines Schiffes, nach seiner Abreise zu irgend einem Vorzug berechtigt. Die Wortstellung des Schwedischen Gesetzbuches läßt aber in dieser Rücksicht einige Zweifel obwalten. In beiden Ländern dürften jedoch die Rechte der Bodmereigeber der ersten Classe ihren Vorzug bei streitigen Fällen, nicht verlieren.

Wo Bodmerei der ersten Classe allein auf das Schiff stattfindet, mit besonderer Ausnahme der Fracht, und die Ansprüche der Seeleute für Volkshauer unbefriedigt bleiben, weil das aus der Fracht, in Unglücksfällen, gelöste Geld zu ihrer Bezahlung nicht hinreicht; da ist es nicht mehr als recht und billig, daß der Bodmereigeber keinem Verluste ausgesetzt bleibe, und daß seine persönliche Forderung an den Rheder, für den Betrag der aus dem Provenü des Schiffs-Verkaufs bezahlten Volkshauer, ihre volle Gültigkeit behalte. Nur muß dies in dem Bodmereibriefe deutlich stipulirt werden. Eine solche Stipulation kann des Rheders Interesse nicht beeinträchtigen, weil Bodmerei-Anleihen der ersten Classe auf das Schiff allein, nur dann nothwendig werden können, wenn die Fracht schon besonders versichert worden ist, da sonst in einem solchen Falle der Rheder die ganze Fracht erhalten würde, ohne Volkshauer bezahlt zu haben.

Ueber die Rechtmäßigkeit der Versicherung der Bodmereigelder, abseiten des Gebers haben, ungeachtet der dagegen von Pouget, Emérigon und manchen andern Rechtsgelehrten ausgesprochenen Meinungen, die Zweifel überall aufgehört. Wenn es einem jeden Versicherer freisteht, sein übernommenes Risico einem Andern zu übertragen, oder sich, wie es gewöhnlich heißt, reassekuriren zu lassen, so kann dies dem Bodmereigeber, der doch auch ein Versicherer ist, in keinem Falle versagt sein. Auch gestatten dies die Gesetzgebungen der verschiedenen Staaten unter einzelnen Modificationen. In Hamburg und in Holland z. B. dürfen Capital und Bodmerei-Prämie versichert werden, von dieser Reassekuranz ist jedoch, nach dem neuen Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen die Prämie derselben ausgeschlossen. — In Frankreich und Spanien kann nur das Capital ohne die Bodmerei-Prämie, in Preußen das Capital, nebst kaufmännischen Zinsen und Assekuranz-Prämie, in Italien nicht nur Capital und Bodmerei-Prämie, sondern selbst die Rechtschaffenheit des Nehmers auf Groß-Avantur versichert werden. Daß aber der Bodmerei-Nehmer oder Borger nur den Ueberschuß des Werthes der verbodmeten Sache über das aufgenommene Geld, und das Capital gegen Havarie an solchen Orten, wo der Bodmerist frei von Havarie ist, versichern darf, fällt in die Augen. Ungeachtet der Schwierigkeiten, welche in England aus dem allgemeinen Verbot der Reassekuranzen fließen, sind Versicherungen auf dargeliehene Bodmereigelder dort nicht ungewöhnlich, noch als ungesetzlich anzusehen.

In dem Statut 19 Geo. II ch. 37 Sect. 5 wird gesagt, daß der

Darleiher, sein Bevollmächtigter oder Stellvertreter allein berechtigt sein sollen, das so geliehene Geld versichern zu lassen, und der Nehmer soll, ausschließlich des geborgten Geldes, in keinem Falle mehr als den Betrag seines Interesses an Schiff und Ladung durch Assekuranz erhalten.

Diese Regel betrifft freilich nur Schiffe, die nach Ostindien bestimmt oder von dorther auf der Heimreise befindlich sind, müßte aber eine allgemeine Anwendung haben. Denn wenn es dem Nehmer erlaubt wäre, Bodmerei oder Respondentia-Gelder versichern zu lassen, so würde das in eine Wett-Assekuranz ausarten.

In dergleichen Assekuranz-Policen ist es rathsam, bestimmt zu erklären, ob die Versicherung auf Respondentia- oder Bodmereigelder gilt, weil unter der allgemeinen Stipulation einer Versicherung auf Güter der Versicherte zu keinem Schadenersatz für dargeliehene Bodmereigelder berechtigt ist.

Es liegen jedoch besondere Entscheidungen vor, (siehe Glover v. Brack 3 Sec. 1394 und Gregory v. Christie Park, 14. Edit. 7) wo das von einem Schiffer zum Behuf des Schiffs ausgegebene Geld, und für welches eine Respondentia-Prämie gefordert ward, kraft einer Versicherung auf Güter, Gelder oder sonstige Effekten, zurückbezahlt ward, weil dies mit Handelsgebrauch in einem solchen Falle übereinstimmte. Dies ward in dem besondern Falle eines Ostindienfahrers so entschieden, der auf gewisses, von ihm zum Schiffsbehuf und während der Reise ausgelegtes Geld, Versicherung genommen hatte. Die Schiffscapitaine des Ostindischen Handels schwuren, daß dergleichen Versicherungen ganz üblich wären.

Man kommt immer auf die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit der möglichst klaren Abfassung und Wortstellung aller, Bodmereien betreffenden, Policen zurück, und woferne man sich nicht an die besonderen Abfassungen der Formulare eines Bodmereibriefes halten und daran beziehen will, so muß in der Police nicht allein der Zweck und die Veranlassung des aufgenommenen Geldes, sondern auch die besondere Natur des zwischen dem Geber und dem Nehmer stattgefundenen Einverständnisses, rücksichtlich der allgemeinen und partikularen Havarie und des Geborgenen klar und deutlich bezeichnet werden. Es dürfte hier nicht überflüssig sein, an den oberwähnten Fall (Thomson v. Roy Exch. Ass. Co. 1 Maule & S. 30) zu erinnern, wo die Entscheidung stattfand, daß der Versicherte des dargeliehenen Bodmereigeldes auf Casco, nur in dem Falle eines wirklichen und totalen Verlustes des

Schiffes zum Schadenersatz berechtigt ist; denn wenn es sich auf irgend eine naturgemäße, wenn auch mehr oder weniger verunstaltete Weise in den Händen des Rhebers, selbst unter Umständen befindet, die sonst den Versicherten, in einem gewöhnlichen Falle, zum Abandon das Recht gegeben hätten, so kann es nach dem, einer Bodmerei zum Grunde liegenden Begriffe, nicht als total verloren angesehen werden.

Fünfter Abschnitt.

Einlösung und Beendigung des Bodmerei-Contrakts.

Bestimmte Vorschriften über die Beendigung und Einlösung der Bodmerei-Contrakte fehlen in den Handelsgesetzbüchern der meisten Nationen, und die Ausnahme, die uns in dieser Hinsicht die Preußischen Gesetze darbieten, ist, wie man weiterhin ersehen wird, nur ein unvollkommener Versuch. Die Ursache dieses Mangels liegt wohl in der allgemein empfundenen Schwierigkeit der Handhabung eines solchen Stoffes, dessen Elemente soweit auseinander liegen und so schwer zum Behuf des erforderlichen Einklangs zu vereinigen sind. So lange Bodmereigeber und Bodmerei-Nehmer gemeinschaftliche Unterthanen einer Regierung oder Bewohner desselben Landes sind, sich der Ausübung gesetzlicher Vorschriften über diesen Punkt nicht zu Wege; aber wenn der Bodmereigeber ein Ausländer ist, und, im Besitz seines guten Rechtes, die Wiedererstattung seines Vorschusses nur unter Bedingungen erhalten kann, die dieses Recht schmälern oder seine Wirksamkeit hemmen, so daß das Verhältniß des ursprünglich nach berechneten und bei dem Abschluß des Anlehens einverstandenen quid pro quo aufgehoben wird, so findet eine Ungerechtigkeit statt, die vermieden werden müßte, wenn Gesetze ihr abhelfen könnten. Es ist das Recht eines außerhalb der Jurisdiction der gesetzgebenden Gewalt sich befindenden entfernten Dritten, das dabei in Frage kommt; und eben daher muß die Einführung einer allgemein befriedigenden gesetzlichen Vorschrift sich fast zu einer Unmöglichkeit gestalten.

Die Beendigung oder Einlösung des Contraktes ist nur auf drei verschiedene Arten möglich: Durch Bezahlung des Anlehns mit der darauf haftenden Prämie, durch gänzliche Verunglückung des verbodmeten Gegenstandes, endlich durch Ueberlassung des im Werthe verringerten Pfandes an den Geber. Bietet in dem ersten Falle die Zahlfähigkeit des Borgers oder Nehmers keine Schwierigkeit dar, so ist

diese bei dem zweiten nur selten möglich; jedoch im dritten Falle, bei der Unzulänglichkeit des verbodmeten Gegenstandes, können Complikationen, welche die definitive Einlösung des Bodmereibriefes erschweren dürften, schon häufiger nachgewiesen werden. Hier wird der Mangel gesetzlicher Vorschriften besonders empfunden, und es ist nur in Holland, wie man aus dem ersten Abschnitt ersehen haben wird, wo es möglich geworden ist, über diesen wichtigen Punkt zu einem klaren Verständnisse zu kommen. Zur Ausfüllung der bestehenden Lücke ist sonst nur wenig Aussicht vorhanden; und es dürfte sich ergeben, daß zur Vermeidung alles Aufschubs und alles Rechtsstreites, der Weg freundschaftlicher Vermittelung wahrscheinlich der einfachste wäre. Es müßte die Intervention einer dritten verantwortlichen Person sich finden lassen, welche, wie es in Hamburg, aus Berufspflicht und Interesse manchmal der Schiffsmakler thut, an den sich der Schiffer bei seiner Ankunft zuerst wendet, die Ausgleichung zu unternehmen bereit wäre und gegen Vergütung einer billigen Provision, freilich nicht allemal ohne einen gewissen Risico, die Gefahren derselben und der Havarie-Unterschiede in Folge der Aufmachung des Dispacheurs, als schiedsrichterlicher Vermittler zwischen verschiedenen Interessen willkürlich übernehmen möchte. Allseitiges Vertrauen würde die unerläßliche Bedingung einer solchen provisorischen Ausgleichung sein, denn wenn der Vermittler in erster Instanz, als Vertreter der Interessen der auswärtigen Rheder, oder eigentlicher, der Schiffs-Interessen erscheine, so müßte er auch das Vertrauen des Inhabers oder Vertreters der Bodmereiforderung besitzen, und dagegen, in Betreff der auszuliefernden Waare und den darauf haftenden Fracht, nebst Antheil an der Havarie grosse, seinerseits wieder einen gewissen Grad von Vertrauen in die Empfänger der Ladung oder Waaren zu geben im Stande sein. Dem Makler aber schenkt bei dieser Gelegenheit der Bodmerei-Inhaber gewöhnlich kein besonderes Vertrauen, sondern besteht auf sofortiger Einlösung des Briefes, wozu dann der Schiffsmakler sich in der Regel einen sehr reichlichen Einschuß von den Ladungs-Interessenten geben läßt. Leistet der Makler nur Bürgschaft für den Antheil des Schiffers an dem Bodmereibriefe, so ist die Sache am Einfachsten durch Vermittelung des Maklers geordnet; sonst aber, und bei Insolvenz des Schiffers ist es unerläßlich, daß die Ladungs-Interessenten zur Wahrung ihrer Interessen zusammen treten, und selbst das Erforderliche gegen das Schiff anordnen, wozu gewöhnlich Deputirte aus den Ladungs-Interessenten ernannt werden.

sobald der Gegenstand der Verbodmung seine Bestimmung erreicht, ungeschmälert im Werth durch Unfälle, welche dem Geber allein zur Last fallen, so ist die von ihm übernommene Gefahr zu Ende und sein Recht zu der Zurückbezahlung seines geleisteten Vorschusses, mit Zuschlag der Prämie, tritt sogleich ein. Es ist überall üblich, dem Nehmer hiezu eine kurze Frist zu gestatten, wenn auch in dem Bodmereibriefe keine desfalsige Stipulation genau bezeichnet worden. Dieses unter der Voraussetzung, daß, dem Zwecke der Bodmerei gemäß, die Gelder aus der einzunehmenden Fracht bezahlt werden müßte, wenn sie zu Schiffs-Reparaturen angewandt, aus dem Verkauf der Güter, wenn sie zum Waarenhandel gebraucht worden, oder aus dem Beitrag sämmtlicher Interessenten, wenn sie zur Bestreitung verschiedenartiger, so große Havarie ausartender Kosten gedient hat, kann der Nehmer oder sein Stellvertreter nicht allemal mit der Anschaffung der erforderlichen Gelder, ohne eine gewisse mäßige Frist zu Rechte kommen und daher werden ihm dazu, nach üblichem Gebrauch, 14, 20 und mehrere Tage vergönnt — ein Aufschub, der in den meisten Fällen in dem Bodmereibriefe schon im Voraus bestimmt worden ist.

Die Preußischen Gesetze (Siehe § 2436—2439) verordnen, daß die Zahlung binnen acht Tagen nach der Ankunft des Schiffes geleistet werde, wenn kein andrer Termin bestimmt worden. Der Nehmer ist von dieser Zeit an verbunden, die unter Kaufleuten üblichen Zinsen zu bezahlen. Hat der Schiffer die Bodmerei selbst geschlossen, oder ist sie ihm bekannt gemacht worden, so darf er, bei eigener Verantwortlichkeit, dem Eigenthümer die verbodmeten Waaren nicht vor Abfolgung, bis die Schuld bezahlt oder hinreichende Sicherheit gestellt worden ist. Bei ausbleibender Zahlung ist der Geber berechtigt, sogleich den öffentlichen gerichtlichen Verkauf der verbodmeten Sachen zu verlangen. Man wird schon hieraus ersehen, wie wünschenswerth in gewöhnlichen Fällen das Eintreten eines gemeinschaftlichen, verantwortlichen Vermittlers zwischen Schuldner und Gläubiger, zwischen Bodmereigeber und dem Nehmer, zur Hebung aller Schwierigkeiten und Vermeidung alles Aufschubs sein müßte, so wie es oben angedeutet worden.

Die Schwedischen Gesetze erlauben, außer Prämie und Bezugszinsen, noch eine Strafe auf die Vernachlässigung der Bezahlung zu setzen, welche jedoch nur dann stattfinden kann, wenn der Geber sich in Betreff der unmittelbaren Einforderung keine Nachlässigkeit hat zu Schulden kommen lassen. (Siehe Kap. 6.)

Nach dem Art. 1224 des Französischen „Code Civil“ können die Gerichte, wo sie es für zweckdienlich erachten, eine gewisse mäßige Frist zur Einlösung desselben einräumen. Es versteht sich aber von selbst, daß übliche Zinsen für einen längeren Aufschub vergütet werden müssen, welche, nach dem strikten Ausspruch des Gesetzes, von dem Tage an zu rechnen sind, wo die Gefahr des Bodmereigebers zu Ende ist. So wie z. B. in dem Falle, wo auf ein Schiff, das von Havre nach Marseille zu gehen bestimmt ist, aber mit Erlaubniß in Cadix einzulaufen, Bodmereigeld für die Reise von Havre nach Cadix vorgeschossen worden, die Gefahr des Gebers bei der Ankunft des Schiffs in Cadix folglich ihr Ende erreicht, derselbe sogleich zur Erstattung seines Vorschusses berechtigt und der Bodmereibrief fällig ist. Sind zur Zahlung keine Anstalten getroffen, so datiren nur die üblichen Zinsen von diesem Zeitpunkt an, woferne nicht anderweitige Verfügungen in dieser Hinsicht stipulirt worden sind. Dagegen, wenn an dem Orte, wo die Zahlung geschehen muß, sich Niemand einfindet, um sie in Empfang zu nehmen, so hat der Nehmer die Wahl, entweder das Geld dort gerichtlich zu deponiren, oder es mit sich an Bord zu nehmen. Im letzten Falle zahlt er zwar keine Zinsen für die Verzugszeit, aber die Gefahr der Reise ist für seine und nicht des Gebers Rechnung. Capital und Prämie müssen an dem Orte, bezahlt werden, wo die Gefahr aufhört, das ist die Regel. (Siehe Emerigon l. c. §. 8.)

Ueber den Ort der Zahlung enthalten die Preußischen Gesetze die oben, im ersten Abschnitt, citirten Vorschriften des Gesetzbuches §. 2399 bis 2401 welches, wo die Bodmerei nicht ausdrücklich auf die Hin- oder auf die Herreise, oder auf beide geschlossen ist, die Zahlung bei verbodmeter Waare, an dem in der Chartepartie oder im Connossemente bemerkten Bestimmungsorte festsetzt, bei Verbodmung des Schiffes aber, sie nach Vollendung der Hin- und Herreise, doch nur unter der Bedingung zuläßt, daß das Schiff die Rückreise innerhalb zwei Monaten angetreten habe. Unterbleibt dies, ohne unverschuldete Hindernisse, so muß die Bodmereischuld sogleich bezahlt werden.

Auch in den Vereinigten Staaten, so wie seit kurzem in England, ist es üblich, gewöhnliche Zinsen für allen Verzug der Zurückbezahlung des Vorschusses, nebst zugeschlagener Prämie, zu vergüten, sobald durch die glückliche Beendigung der Reise, die Schuld zahlbar wird. „Irgend „ein Aufschub in der Tilgung derselben“ — entschied der Richter Story, in dem Falle des Schiffes Packet, Capt. Barker — müßte die „Vergütung der gewöhnlichen Interessen zur Folge haben, gerade wie

„bei anderen Schuldforderungen. Die geliehene Summe und die Bod-
„merei-Prämie zusammen müssen als Hauptsumme betrachtet werden,
„und gewöhnliche Interessen von der Zeit, wo der Bodmerei-Contrakt
„fällig wird, hinzugefügt werden.“ Siehe Phillips on Insurance Vol. II
S. 751. „Und dies“ — setzt Arnould hinzu — „scheint jetzt auch
„hier zu Lande zum Gesetz geworden zu sein, da man nicht voraus-
„setzen kann, daß die alte Maxima accessio accessionis non est hod-
„zutage das mindeste Gewicht in unseren Gerichtshöfen haben würde.“
(Siehe Arnould on the Law of Mar. Insurance Vol. II p. 1340.)

Die Einlösung des Bodmereibriefes kann nur in baarem Gelde geschehen. „Ohne Einwilligung des Gläubigers,“ — sagt Pothier in seinem „Traité des Obligations“ No. 248 — „kann man ihm nicht
„anders geben, als was er contraktmäßig zu fordern berechtigt ist und
„was der Contrakt besagt, und dem Nehmer steht es daher nicht frei,
„Waaren dafür anzubieten.“

Die Vertretung des Bodmereigebers kann auf drei verschiedene Weisen geschehen. Er kann sich einen Mandatarius am Orte der Einkassirung des Bodmereibriefes wählen, und demselben seine Vollmacht geben; oder er kann den Brief mittelst Indossement an einen Dritten übertragen, oder er kann ihn verkaufen. Im ersten Falle ist der Vorzeiger des Briefes bloßer Cessionarius und muß sich die Compensation und andere Einreden gefallen lassen, die dem Nehmer gegen den alten Besitzer zustehen; in dem zweiten tritt er vollkommen an dessen Stelle und besitzt dieselben Rechte; in dem letzten Falle wird der Käufer eines Bodmereibriefes, der dessen Werth bezahlt hat, der wahre Eigenthümer. Der Risico ist für seine Rechnung und die Prämie gebührt ihm.

Ueber die Cession durch bloßes Indossement, drückt sich der französische „Code de Commerce“ Art. 313, wie schon in unserem vierten Abschnitt gesagt worden ist, folgendermaßen aus: „Jeder Bod-
„merei-Contrakt kann mittelst eines Indossements negotiirt werden,
„wenn er an Ordre gestellt ist. In diesem Falle wirkt er auf
„dieselbe Weise und besitzt in Rücksicht der damit verknüpften Garan-
„tien dieselben Rechte, welche alle übrigen Handelspapiere haben.“
Aber wenn der Contrakt nicht an Ordre gestellt ist, bemerkt Boulay-Paty (in seinem „Cours de Droit Commercial Maritime“ Tit. IX Sect. VI Vol. III S. 98. Edit 1828), so kann er nur als eine gewöhnliche Forderung betrachtet, und in der, im Art. 1695 des „Code Civil“ vorgeschriebenen Form cedirt werden, welche in Rücksicht des Schuldners, zu keinem anderen unmittelbaren Resultat führen kann,

als ihm davon in Kenntniß zu setzen, oder seine Einstimmung zu der Cession zu erhalten, ohne darum den Cedenten zu etwas weiterem zu verpflichten, als dem Art. 1693 des befagten „Code“ zufolge die Wirklichkeit der Schuld zu verbürgen, wodurch er denn, siehe Art. 1694 für die Solvenz des Schuldners nicht verantwortlich wird. Compensation und andere Ausnahmen können dem Vorzeiger eines Bodmerei-Contraktes, der nicht an Ordre gestellt ist, entgegen gesetzt werden; er ist ein einfacher Cessionarius und besitzt kein größeres Recht, als sein Cedent. Dies würde auch der Fall sein, wenn das Indossement nicht die Worte enthielte: „Werth in baarem Gelde oder in Waaren „empfangen.“ Aber wenn der Bodmerei-Contrakt an Ordre ist, so wird er, wie das schon im ersteren Abschnitt erklärt worden ist, zum gewöhnlichen Handelseffect; er kann durch Indossement mit denselben Rechten und mit derselben Garantie cedirt werden, wie jedes andere negoziable Papier, und gehört dann mit Wechseln und anderen an Ordre gestellten Verpflichtungen in dieselbe Categorie; er muß auf dieselbe Art und Weise und innerhalb desselben Zeitraumes protestirt werden. Nach Art. 314 des „Code de Commerce“ und Emérigon Kap. 1 Sect. 1 ist der Indossent für die Solvenz des Nehmers bei glücklicher Ankunft verantwortlich, doch nur für den Belauf des Capitals, nicht aber für die Prämie. (Siehe S. 850.) Man vergleiche dies mit oben angeführtem Artikel 1694 des Code Civil.

Nach dem Holländischen Gesetzbuch, siehe „Wetboek van Koophandel“ Art. 573, kann jeder Bodmerei-Contrakt, wenn er an Ordre gestellt ist, auf dieselbe Weise, wie im Wechselbrief, durch Indossement negozirt werden. In diesem Falle steht der Cessionarius an der Stelle des Indossenten, ohne daß darum der Indossent für irgend etwas anderes als für die Wirklichkeit der Bodmerei-Schuld zu garantiren verpflichtet sei. Dasselbe Gesetzbuch spricht sich aber durchaus nicht über den von Vexwer bezeichneten Gebrauch aus, wenn er behauptet (siehe sein „Aanteekeningen“ ad. §§ 13—16) es sei Gebrauch, den Bodmereibrief nach Ankunft der verbodmeten Sache, demjenigen, der die Zahlung zu leisten angewiesen ist, zu schriftlicher Acceptation zu präsentiren, solche Acceptation mache den, der sie leistet gleich, als bei Wechselbriefen, verantwortlich. Nach der Acceptation pflege man dem Schuldner die Disposition der Güter zu lassen, wenn aber dieselbe ausbleibt oder dem Inhaber des Bodmereibriefes nicht genügt, so lasse er das Pfand mit Arrest belegen, und den Bodmereibrief durch einen Notarius protestiren. Die Einlösung

kann dann nur mit Zuschlag der gewöhnlichen Zinsen für den Aufschub erfolgen.

Was verschiedene Gesetzbücher über die Verjährungszeit der Bodmerei-Forderungen stipuliren, das ist in dem letzten Kapitel des vorangegangenen Abschnitts auseinander gesetzt worden, daher wir uns die Rekapitulation dieser Verfügungen bei dieser Gelegenheit ersparen können.

Bei Bodmereien auf Waaren, so seltsam auch der Fall sein mag, erheischt der Geber, zu seiner größeren Sicherheit, manchmal Bürgschaft für den Nehmer. Zur Abmessung der Verbindlichkeiten dieser Bürgschaft, wenn sie nicht unter besonderen Bedingungen gegeben worden ist, können nur die gewöhnlichen Regeln des Rechtes den richtigen Maßstab verleihen. Der Bürge haftet für Capital und Prämie, so wie auch für die üblichen Verzugszinsen, nicht allein im Falle der glücklichen Ankunft des Schiffes, sondern auch wenn keine Rückladung erfolgt. Die Bürgschaft hört aber auf, wenn der Geber, ohne Zustimmung des Bürgen, den Contrakt erneuert. Für eine vollkommene Bürgschaft sind jedoch diese Stipulationen unzureichend; denn die Redlichkeit des Nehmers ist offenbar einer der vorzüglichsten Gegenstände derselben — die moralische Garantie für diese müßte eine gesetzliche sein. Sobald der Nehmer das angeliehene Geld wirklich im Handel anlegt und die Rückladung zur Bezahlung des Gebers bestimmt, so bleibt außer der Seegefahr, die der Geber trägt, wenig Gefahr übrig, welche eine solche Bürgschaft wichtig und nöthig machen könnte. Die Möglichkeit eines Verlustes durch Unredlichkeit des Nehmers ist bei weitem größer, als die Möglichkeit der Verringerung des Pfandes durch inneren Verderb und durch nachtheilige Conjunktur. Wenn die Gesetze einen Bodmerei-Contrakt für nichtig erklären, der in betrüglicher Absicht für einen zu hohen Werth genommen worden, so ist es nicht mehr als billig, daß der Bürge, der als Selbstschuldner den Nehmer vertritt, auch dasjenige leiste was dieser leisten sollte, wenn er fähig dazu wäre oder dazu angehalten werden könnte. In dem Spanischen Gesetzbuche, Tit. III Abschnitt 2 § 838, wird gesagt: „Ein Bürge für den Bodmerei-Contrakt ist mit dem Bodmerei-Nehmer „für solidarisch verbunden zu halten, wenn in das Bürgschafts-„Dokument keine entgegenstehende Restriktion gesetzt worden. Nach „Ablauf der für die Bürgschaft festgesetzten Zeit, ist die Verbindlichkeit „des Bürgen erloschen, wenn sie nicht durch einen andern Contrakt „erneuert wird.“ Emérigon, im Kap. 10 Sect. 2 [illegible], hebt

allen Zweifel über diese Ansicht, und erzählt nachdem „Guidon de la Mer," Ch. 19 Art. 8 einen Fall, wo der Schiffer B. unter Bürgschaft eines J. A. Fille von zwey verschiedenen Personen, Boute und Fesquet, 5000 Livres Bodmereigeld auf seinen Antheil im Schiffe: „l'Heureuse Marie" geborgt hatte. Das Schiff ging verloren, und es erwies sich, daß der Antheil des Schiffers Livres 2185. weniger als die geborgte Summe betragen hatte. Der Betrug war unleugbar, und Boute sowohl als Fesquet gewannen den Prozeß, den sie gegen Fille anhängig gemacht, indem sie behaupteten, daß der Bürge nicht allein für die Rückzahlung des Vorschusses, nebst der darauf haftenden Prämie, im Falle der glücklichen Rückkunft des Schiffes, sondern auch für die Gültigkeit des Contraktes selbst verbindlich sei. Fille hatte entgegnet, daß er nur für die Solvenz des Schuldners, nicht für dessen Redlichkeit verantwortlich gewesen, und daß er nicht die Strafe seines Betrugs zu tragen habe. Eigentliche Strafe schreiben aber die „Ordonnances" Art. 3 Kap. 1 nicht vor; sie erklären nur die Ungültigkeit des Contraktes in Betreff auf den Nehmer, der dann das ganze Capital, nebst üblichen Zinsen (Change de terre) zurückgeben muß; und diese Verbindlichkeit fällt auch auf den Bürgen zurück. In diesem Sinne entschied das Tribunal, und sprach Boute und Fesquet die Rückgabe ihrer Vorschüsse, nebst üblichen Zinsen zu 5 Procent, von dem Tage der Einzahlung u. s. w. aber nicht die Prämie zu, weil die Verpflichtung abseiten des Nehmers, unter diesen Umständen, nicht als ein Bodmerei-Contrakt gelten konnte.

Die gänzliche Verunglückung des verbodmeten Gegenstandes, wenn sie von den Gefahren herrührt, welche der Geber übernommen, beendigt den Bodmerei-Contrakt eben so wohl als die Zurückbezahlung des angeliehenen Betrags mit der bedungenen Prämie im Falle glücklicher Ankunft. Dies liegt in der Natur des Geschäfts, und ist in manchen Bodmereibriefen dadurch ausgedrückt, daß die Verbindlichkeit des Nehmers sich auf den Fall beschränkt, „daß der Boden (des Schiffs) soviel zu Lande bringt." Die Französischen Gesetze „Code de Commerce" Art. 328 sprechen folgendermaßen: „Wenn die Gegenstände, worauf die Bodmerei-Anleihe statt„gefunden, gänzlich verloren sind, und der Verlust durch zufällige Er„eignisse in der Zeit und an dem Orte des Risico's veranlaßt worden, „so kann die vorgeschossene Summe nicht wieder gefordert werden." Aehnliche Bestimmungen enthalten die Dänischen Gesetze Art. 7 und

die Schwedischen Kap. 7. Die Holländischen Gesetze heißen sich folgender Worte, Art. 588. „Die vorgeschossene Summe kann „nicht zurückgefordert werden, wenn die Gegenstände, worauf die Bodmerei-Anleihe stattgefunden, gänzlich verloren, oder genommen und „für gute Prise erklärt worden sind, und wenn der Verlust oder die „Nehmung durch zufällige Ereignisse oder höhere Macht während der „Reise veranlaßt worden, für welche der Vorschuß geschehen ist. – „Wenn ein Theil der verbodmeten Gegenstände geborgen worden ist, „so verbleibt dem Geber sein Recht auf die geretteten Effecte, gehet „aber auch nicht weiter.“ Die Preußischen Gesetze sagen: „Ist „die verbodmete Sache (durch äußere Vorfälle) ganz verloren gegangen, so erlöscht der Anspruch des Bodmereigebers.“ § 2126. Das Spanische Gesetzbuch enthält im zweiten Abschnitt Tit. III Sect. 681 folgendes: „Das Recht des Bodmerei-Gebers erlöscht vollkommen „mit dem gänzlichen Verlust der Güter, worauf das Darlehen gegeben war, wenn der Verlust sich zu der Zeit und an der Stelle zutrug, „wo der Risico nach Uebereinkunft gelaufen werden sollte, und wenn „er aus Ursachen entsteht, die nicht zu denen gehören, welche entweder „durch specielle Uebereinkunft unter den Contrahenten oder durch gesetzliche Bestimmung ausgenommen sind.“ Im eigentlichen Wesen der Clausel erweist sich, wie der Leser bemerken wird, unter diesen Verfügungen keine Verschiedenheit — diese herrscht nur im Ausdruck.

Aber die Verunglückung des verbodmeten Gegenstandes befreit den Nehmer von der Verbindlichkeit der Zurückzahlung des erhaltenen Vorschusses nur dann, wenn er beweist, daß der Gegenstand wirklich der Gefahr ausgesetzt gewesen ist. Die Art der Beweisführung stimmt mit der bei Versicherungen üblichen ganz überein. Der Art. 329 des Französischen „Code de Commerce“ sagt: „Wer auf Waaren auf Großavanture leiht wird durch die Verunglückung des Schiffs und der Ladung nicht frei, wenn er nicht „beweiset, daß für seine Rechnung Effecten zum Belauf der ausgeliehenen Summe an Bord waren.“ In dem obbesagten Art. 681 des Spanischen Gesetzbuches heißt es ferner: „Dem Bodmerei-„Nehmer liegt es ob, den Verlust zu beweisen, und bei Darlehen auf „die Ladung ebenfalls Beweise zu liefern, daß die dem Bodmereigeber „als Gegenstände, worauf das Darlehen haften sollte, angegebenen „Güter, wirklich für Rechnung des Bodmerei-Einnehmers in das „Schiff geladen gewesen sind, und daß sie den Risico gelaufen haben.“

Es versteht sich von selbst, daß diese „Effecten“ und „Güter-

auch baares Geld frei können, wenn kein besonderer Gegenstand genannt worden ist.

Nach den Französischen Schriftstellern, Emérigon Band II p. 548 und Valin h. 1 Art. 13 bedarf es bei Haupt-Unglücksfällen eines Abandon's von Seiten des Nehmers. Das Unglück entbindet ihn ipso jure von den persönlichen Ansprüchen, die aus dem Contrakt herrühren. Alles was nach dem Unglück geschieht, betrifft den Geber, dessen Anspruch an den Nehmer erlischt, wenn dieser die gerettete Sache nicht zu sich genommen, oder sich sonst eines Fehlers schuldig gemacht hat.

Nach den Hamburgischen Gesetzen, denen der Abandon sonst fast gänzlich fremd bleibt, ist er bei Bodmereien, in dem besonderen Falle feindlicher Nehmungen, vorgeschrieben. „Thäte Jemand" — sagen die Hamb. Statuten Tit. 18 Art. 5, und so auch die Dänischen Art. 6 — „einem Schiffer Geld auf Bodmerei leihen, und das Schiff „würde genommen, so daß der Schiffer, aller angewandten Mühe unge„achtet, dasselbe wieder erlangen könnte, so soll der Schiffer den ver„bodmeten Part, es sei das ganze Schiff oder ein Theil desselben, „dem Bodmereigeber transportiren und überweisen."

Wenn der Nehmer die Verbodmung der verbodmeten Sache nicht erweisen, der Geber aber darthun kann, daß der Nehmer ihn auf andere Weise durch unredliches Verfahren, durch Verschweigung wesentlicher Umstände u. dgl. zu der Uebernahme der Gefahr, oder zu einer allzugeringen Prämie verleitet hat, so bleibt der persönliche Anspruch des Gebers an den Nehmer in seiner vollen Kraft. Hier müßten dieselben Regeln stattfinden, wie beim Assekuranz-Contrakte. „Bei Schließung des Bodmerei-Contraktes" — sagen die Preußischen Gesetze (in den §§ 2413—2415, 2422 und 2423) — „muß „von beiden Theilen alles dasjenige beobachtet werden, was dem Ver„sicherten und dem Versicherer zur Pflicht gemacht worden ist. In „allen Fällen, da wegen unterlassener Befolgung dieser Vorschrift eine „See-Versicherung ungültig wird, findet eben dies bei dem Bodmerei„Contrakte statt. Hat der Nehmer den Fehler begangen, so muß er „die völlige Bodmereischuld sammt allen erweislichen Kosten bezahlen. „Auch nach geschlossenem Contrakte liegt dem Nehmer alles dasjenige „ob, was dem Versicherer zur Pflicht gemacht worden. Hat er da„von etwas verabsäumt, so wird der Geber von der übernommenen „Seegefahr frei, und es muß demselben die völlige Bodmereischuld be-

„zahlt werden, wenn gleich die verbodmete Sache ganz oder zum Th.
„verunglückt.“

Es ist schon oben bemerkt worden, daß die Ansprüche und Rech
des Bodmereigebers und der übrigen interessirten Personen die Quel
der Schwierigkeiten sind, welche bei der Unzulänglichkeit des verbod
meten Gegenstandes die Beendigung des Bodmerei-Contraktes erschweren.
Die Ursachen dieser Unzulänglichkeit sind vierfach — sie ist entweder
das Ergebniß des inneren Verderbs oder neuerer Bodmereischulden
oder großer — endlich, partikularer Havarien.

Unzulänglichkeit des verbodmeten Gegenstandes, d
durch inneren Verderb, durch ungünstige Conjunctur, oder durch an
dere außerhalb der Verbindlichkeit des Gebers liegende Umstände er
zeugt worden ist, trifft den Geber nicht — der Nehmer kann sich durch
Uebertragung von der Pflicht der Wiederbezahlung nicht befreien und
bleibt dem Geber verpflichtet. Das Spanische Gesetzbuch drückt sich
hierüber sehr bestimmt aus, und sagt Tit. III Abschnitt 2 Art. 882.
„Das Recht des Bodmereigebers erlischt nicht, wenn gleich die zur
„Bezahlung des Darlehns verbundenen Sachen verloren gehen, oder
„der ihnen zugestoßene Verlust aus einer der nachstehenden entstehen
„1) durch inneren Verderb, 2) durch Betrug oder Verschulden des
„Bodmerei-Nehmers; 3) durch Baratterien des Capitains oder der
„Schiffsbesatzung; 4) wenn die Waaren in ein anderes Schiff geladen
„worden, als das im Contrakt bezeichnete; es sei denn, daß es durch
„eine Begebenheit von höherer Hand unerläßlich gewesen, die Ladung
„von einem Schiffe in ein anderes zu überladen. In jedem dieser
„Fälle ist der Bodmereigeber zur Wiederestattung seines Capitals mit
„den Zinsen berechtigt, wenn nicht das Gegentheil bedungen worden.“
Dies ergänzt die, im dritten Abschnitt angeführten und diesen Punkt
betreffenden Citaten aus den Gesetzgebungen anderer Nationen und
stimmt, unbedeutende Abweichungen ausgenommen, mit ihnen ganz
überein.

Für den zweiten Fall, wo der verbodmete Gegenstand während
der Reise mit neuer Bodmerei beschwert worden, welche als große
Havarie berechnet werden kann, ergiebt es sich von selbst, daß wenn
der Geber, Contrakt- oder Gesetzmäßig die große Havarie zu tragen
hat, so muß er auch die neueren Bodmereischulden der früheren
vergüten. Wenn er aber von großer Havarie frei ist, so kann er
nur, in so fern dadurch leiden, als der verbodmete Gegenstand durch
eine Last unter den Werth seiner Forderung herabsinkt.

Wird während der Reise der verbodmete Gegenstand mit großer Havarie beschwert, so besteht der Contrakt nichts desto weniger; und wenn er nach den Bedingungen desselben oder den Landesgesetzen die große Havarie auf dem Geber lastet, so verliert der Nehmer dadurch nicht. Der Geber trägt sie von der ihm bezahlten Summe, oder der Nehmer, der sie bezahlt hat, zieht sie von der Schuld ab. Ist nur ein Theil verbodmet, so folgt von selbst, daß der Geber die große Havarie von der verbodmeten Summe, und der Nehmer, oder sein Versicherer, sie von dem Rest vergütet. Ist aber der Geber Gesetz- oder Contraktmäßig frei von großer Havarie, so muß ihm seine Forderung, mag auch der Havarie-Schaden noch so groß sein, zum Vollen bezahlt werden. Wenn aber die Bezahlung durch den Umstand, „daß „der Boden so viel zu Lande bringen werde," bedingt worden ist, so muß, da die große Havarie zuerst und vorzugsweise aus den gelandeter Gütern bezahlt werden muß, für den Fall, daß das Gelandete nicht zu ihrer Bezahlung, noch zur Befriedigung der Bodmereischuld hinreiche, der Geber sich mit dem Ueberreste begnügen, ohne für einen, ihm dadurch erwachsenen Verlust, persönlichen Anspruch an den Nehmer zu besitzen. „Dies" — sagt Benecke, der seine Eintheilung der Bodmereien in zwei Classen fortwährend im Auge behält — „dies fordert die Natur der Bodmereien der ersten Classe." (Siehe vierter Abschnitt S. 932.) Den Geber trifft aller Schaden, sobald der Nehmer, oder des Gebers Versicherer sein volles Capital verloren hat. Ein von Langenbeck in seinen Anmerkungen zum Hamb. Schiffs-Recht S. 281 angeführtes Beispiel, beweist, daß dies mit der Praxis übereinstimmt.

Langt der verbodmete Gegenstand, in Folge partikularer Havarie, in einem verschlechterten und an Werth verringerten Zustande an, und ist der Geber Gesetz- oder Contraktmäßig frei von partikularer Havarie, so kann der Nehmer offenbar eines, außerhalb des Gebers Verbindlichkeit liegenden Umstandes wegen, keinen Nachlaß von ihm fordern. Pothier sagt p. 42: „Die Bedingung des Bodmerei-Con„traktes und die Verpflichtung des Nehmers, besteht, wenn der Ge„genstand der Bodmerei, während der ganzen Zeit des Risico's, „weder genommen noch verloren ist, wäre er auch durch Vorfälle „von höherer Macht noch so sehr beschädigt worden; und „der Nehmer ist in diesem Falle schuldig, das ganze Capital nebst „der Prämie zu bezahlen, ohne der Verschlechterung des Gegenstandes „wegen einen Abzug machen zu dürfen." Wenn aber der Contrakt

dem Nehmer die gewöhnliche Verpflichtung der Zahlung auferlegt, „dafern der Boden von dem verbodmeten Gegenstande so viel zu „Lande bringt,“ so folgt unleugbar, daß er, wenn derselbe durch die äußere Beschädigung unter den Werth der darauf angeliehenen Summe herabgesunken ist, sich durch Uebertragung desselben aller Verbindlichkeit wird entledigen können. Wenn also bei einer auf das Schiff in einem Nothhafen genommenen Bodmerei, dasselbe durch Beschädigung unter den Werth der angeliehenen Summe herabfällt, so hat der Geber, dem das Schiff zu seiner Befriedigung überlassen worden, von dem Nehmer Nichts zu fordern, wenn er auch von partikulärer Havarie frei sein sollte. Nur muß die Unzulänglichkeit des beschädigten Schiffes, oder irgend eines anderen Gegenstandes, nicht etwa zum Theil in einem Verderb oder einer Consumtur zuzuschreiben sein, da in diesem Falle Bodmereigeber wie Versicherer frei ausgehen. Die Uebertragung einer theilweise verbodmeten und theilweise versicherten Sache an den Geber, hat, wie das von selbst folgt, keinen Einfluß auf den Versicherten, der den theilweisen Schaden eben so bezahlt, als ob keine Uebertragung stattgefunden hätte.

Hat der Bodmereigeber die partikulare Havarie übernommen oder im Allgemeinen sich „gleich einem Versicherer“ verbindlich gemacht, so hat der Nehmer die Bodmereisumme nur nach Abzug, der den Geber treffenden Theiles der partikularen Havarie zu bezahlen; aber die Bodmerei-Prämie ist er ganz zu entrichten verpflichtet, außer wenn in dem vorerwähnten Falle das Ganze nicht zur Bezahlung der Schuld und Prämie hinreicht, so wie dem Versicherer des theilweisen Verlustes ungeachtet, die Prämie zukommt.

Es ist schon früher, im dritten Abschnitt gezeigt worden, daß der Bodmereigeber auf den Gegenstand der Verbodmung gleiche Ansprüche behalten müsse, und nach allen Gesetzen, die Englischen allein ausgenommen, überall auch wirklich behält, selbst wenn der Gegenstand seinen Bestimmungsort nicht erreicht. In dieser Hinsicht ist also, was den Nehmer betrifft, kein Unterschied zwischen einem Hauptunglücksfalle und einer theilweisen Beschädigung, welche die Ankunft nicht verhindert. „Von dem Augenblicke des Unglücksfalles ist „der Geber“ — sagt Emérigon (Band II S. 327) — „von Rechtswegen Besitzer der geretteten Sachen. Sie dienen ihm, nach Abzug „der Fracht und der Rettungskosten, zum besonderen Unterpfande für „seine Forderung.“ Auch Vervér bemerkt (Aanteek. II. 58) daß

nicht dem Eigenthümer sondern dem Geber, in einem Unglücksfalle die Disposition über das Gerettete zustehe.

Ein Unglücksfall, der als totaler Verlust angesehen werden muß, hebt selbstverständlich allen Unterschied auf, zwischen dem Geber, der von partikularer Havarie frei sein sollte, und dem Geber, der sich in einer entgegengesetzten Stellung befindet; der Geber wird immer auf den Werth des Geretteten zurückgeführt, mag der Bodmerei-Contrakt die Clausel: „dafern der Boden so viel zu Lande bringt," enthalten oder nicht. Ebenfalls fällt der Unterschied weg, der sonst zwischen leicht verderblicher Waare, deren Beschädigung dem Geber nicht zur Last käme, und jeder anderen herrschen muß. Der Französische „Code de Commerce" Art. 327 sagt: „Im Fall eines Schiffbruchs „wird die Bezahlung der auf Bodmerei gelichenen Summe auf den „Werth der geretteten und im Contrakte verpfändeten Gegenstände, „nach Abzug des Bergelohns, beschränkt." Richtig genug bemerkt Pothier (p. 47) daß das Wort „Schiffbruch" hier nur beispielsweise gebraucht worden sei. „Totaler Schaden" oder „Hauptunglücksfall" wäre paßlicher gewesen. Bestimmter und kürzer drückt sich hierüber die Ordonnance de la Marine h. t. Art. 17 aus, wenn sie sagt: „Die Bodmerei-Contrakte werden bei Schiffbrüchen auf den „Werth des Geretteten beschränkt." Dies gilt als Beweis, daß die Forderung des Gebers auf das Gerettete nicht nur in Hinsicht des Capitals, sondern auch in Hinsicht der Prämie auf dessen Ertrag reducirt wird, und daß diese nur einen Theil des Bodmerei-Contraktes bildet und eins mit dem Capital ist.

Es ist im Eingang dieses Abschnittes schon bemerkt worden, daß die Verfügungen des Preußischen Gesetzbuches über diesen Fall einer theilweisen Verunglückung, Spuren einer unklaren Auffassung der Natur des Bodmerei-Wesens verrathen. Den Beleg zu dieser Bemerkung findet der Leser nachstehend *).

*) Die theilweise Verunklarung der Begriffe, welche bei der Preußischen Gesetzgebung über Bodmerei stattgefunden, wird sich am Besten aus der folgenden Zusammenstellung der verschiedenen Paragraphen darthun:

§ 2427. „Ist die verbodmete Sache nur zum Theil verunglückt, so hängt „es von der Wahl des Nehmers ab, die Bodmerei-Schuld zu bezahlen, oder „dem Geber die verbodmete Sache zu seiner Befriedigung zu überlassen."

§ 2428. „Wählt er das Letztere, so muß er bei einer auf das Schiff „genommenen Bodmerei auch die vorhandenen Geräthschaften, Ammunition, „Lebensmittel und die Fracht der letzten Reise, dem Geber abtreten."

Wenn aus einem Schiffbruch oder bei einem sonstigen Unglücksfalle von einem Gegenstande, der nicht für seinen ganzen Werth mit Bodmerei belastet worden, ein Theil gerettet ist, so beruht die Beantwortung der Frage, ob das Gehörgene dem Geber bis zu seiner Be-

---

§ 2429. „Auch muß er in jedem Falle dem Bodmereigeber den Betrag „aus der über die verbodmete Sache nach § 2379 etwa besonders erhaltenen „Versicherung, überlassen."

§ 2430. „Dagegen muß der Bodmereigeber, wenn er sich an den noch „bliebenen Werth der verbodmeten Sache hält, den Beitrag zur großen Ha„varie mit übernehmen."

§ 2431. „Es ist nicht erlaubt das Gegentheil zu verabreden."

Diese Verfügungen sind offenbar auch auf den zum Bestimmungsorte beschädigt angekommenen Gegenstand anwendbar, denn im § 2436 heißt es: „Will der Nehmer die beschädigt angekommene Sache dem Geber nach § 2429 „nicht abtreten u. s. w."

Der oben im Art. § 2429 citirte § 2379, welcher nur sagt, daß der Schiffer blos im Nothhafen Bodmerei nehmen dürfe, ist unrichtig angeführt und es muß entweder § 2378 oder 2377 gemeint sein. Ist der erste Fall, nach welchem ein Gegenstand der zum Theil versichert ist, für den unversicherten Theil verbodmet werden darf, so ist die Verfügung offenbar ungerecht. Der Geber darf eine Versicherung nicht zu Gute kommen, die nach der Natur der Sache und nach den Gesetzen erlaubt ist, die ihn nichts kostet, und auf die er bei Schließung des Contraktes keine Rücksicht nimmt noch nehmen kann. Der Geber ist also völlig Versicherer für seinen Antheil. Wenn man ihm aber den von den übrigen Versicherern erhaltenen Ersatz überlassen soll, so fände dasselbe Resultat statt, als ob von zwei Versicherern der eine berechtigt wäre sich das zuzueignen, was der andere dem Versicherten bezahlt. Beispiels halber nehme man an, daß der Eigenthümer von Waaren, die in 6000 Thaler kosten, die eine Hälfte 3000 Thaler hätte versichern lassen, auf der anderen aber 3000 Thaler auf Bodmerei genommen, wonach es sich ergiebt, daß er der Seegefahr keinen Theil seines Eigenthums habe tragen wollen. Das Schiff strandet, und die Waaren, nach Abzug des Bergelohns sind nicht mehr als 300 Thaler werth. Soll der Eigenthümer um die Bodmerei-Schuld bezahlen, oder die vom Versicherer erhaltene Vergütung dem Geber übertragen, so hat der Nehmer seinen Zweck nicht erreicht, und der Geber ist für seinen Theil nicht Versicherer gewesen. Soll aber — wie es wahrscheinlich beabsichtigt worden — an der Stelle des unrichtig citirten Paragraphs, § 2377 gelesen werden, nach welchem dem Geber, falls von die verbodmete Sache verunglückt, sein Capital zurückgegeben werden muß, wenn über den vollen Werth des Gegenstandes Versicherung genommen war, ehe er verbodmet wurde, so sagt der Artikel weiter nichts, als daß in dem angeführten Falle die Versicherung zur besonderen Sicherheit des Gebers für seine Bodmerei-Forderung dienen soll. Ist dies der Sinn der Verfügung, so bleibt es unerklärlich, warum dem Geber diese Sicherheit nur für den Fall der theilweisen Verunglückung gegeben wird und nicht für den Fall des totalen Verlustes.

Ferner

friedigung ganz oder nur zum Theil zukomme, auf folgenden Umständen: Haftet der Geber, den Gesetzen des Ortes zufolge, wo der Contrakt abgeschlossen ist, oder auch nach den stipulirten Bedingungen für die Gefahren „gleich einem Versicherer," so kann er auf das Gerettete nur nach Verhältniß seines Darlehens zum Ganzen Anspruch machen. Er würde sonst, Gesetz oder Bedingung zuwider, einen Vorzug vor dem Versicherer haben, wenn er sich an das Ganze halten könnte. Lautet die Bodmerei auf einen bestimmten Theil des Ganzen, z. B. auf ein Viertel, so kommt dem Geber von dem reinen Ertrag des Geretteten ein Viertel zu, u. s. w. (Siehe Pothier, p. 49 und Valin, Art. 11 h. t.) Ist Bodmerei auf den ganzen Gegenstand genommen und des Gebers Verbindlichkeit nicht auf die obige Art beschränkt, so eignet derselbe sich das Gerettete bis zu seiner völligen Befriedigung zu. Weil aber die Versicherer für den übrigen Theil des Gegenstandes, wenn ihm von der Bodmerei keine Anzeige gemacht worden, oder wenn die Gesetze ein solches Verfahren nicht erlauben, durch eine willkührliche Handlung des Eigenthümers seines Anspruchs an das Gerettete nicht verlustig werden darf, so zieht er, der Versicherer, von der zu leistenden Vergütung so viel ab, als ihm von dem Geretteten zu Theil geworden wäre, wenn die Bodmerei gar nicht stattgefunden hätte. Man wird sich hiebei der oben im ersten Abschnitt S. 868 citirten billigen Verfügung des „Code de Commerce," Art. 331 erinnern, welche bestimmt, daß „wenn Bodmerei „und Versicherung auf das nämliche Schiff oder die nämliche Ladung „geschlossen ist, der Ertrag der aus dem Schiffbruch geretteten Gegenstände zwischen dem Geber, blos für sein Capital, und dem Versicherer für die versicherte Summe, nach Verhältniß ihres respektiven „Antheils, und vorbehältlich der im Art. 191 festgesetzten Privilegien, „vertheilt werden soll." Hierdurch wird der Geber völlig Versicherer für seinen Antheil. Aus dem früher angeführten Art. 327 erhellt aber, daß der Geber, wenn keine Versicherungen genommen und keine besondere Bedingungen stipulirt worden, sich an alles Gerettete halten darf. Dem Nehmer, welcher dem Nachtheil ausweichen will, der ihm, wäre er Selbstversicherer für den Ueberschuß des Werthes aus dieser Verfügung zu Gunsten des Bodmereigebers erwachsen dürfte, steht es frei, den Bodmereibrief auf einen beliebigen Theil des Ganzen zu beschränken.

Wäre auf einen Gegenstand, ohne weitere Bedingung und ohne Beschränkung z. B. auf ein Drittheil (der dritte Theil des Werthes)

angeliehen, ein zweites Drittheil versichert, und das letzte unversichert geblieben, so würde der Geber sich von dem Ertrage des Geborgenen bis zu seiner Befriedigung, zwei Drittheile zueignen können.

Auf die Autorität Emérigon's (im Kap. 11 Sect. 1 §§ 4 u. 5) die unleugbar als die erste, besonders in allen Fällen anzuerkennen bleibt, wo, (wie in dem vorliegenden) neuere Gesetzgebung nicht stattgefunden oder nichts verändert hat, beruhen folgende Verfügungen, welche hier fast wörtlich wieder gegeben werden, wie sie in Benecke's Urtexte zu finden sind.

Der Bodmerei-Contrakt besteht in seiner ganzen Kraft, wenn zur Zeit des Schiffbruchs die verbodmeten Güter schon entladen waren. Werden sie in anderen Schiffen an den Bestimmungsort befördert, so geschieht dies, wie es schon gesagt worden ist, auf Gefahr des Gebers. Können sie nicht verladen werden, so sind sie als gerettetes Gut zu betrachten und der Nehmer hat sich mit dem Geber über ihren Verkauf abzurechnen.

Ist nur ein Theil von dem Schiffbruch gelandet worden, so besteht der Contrakt für den Ueberschuß und der Geber verliert den Werth der mit dem Schiffe verunglückten Waaren, weil der Contrakt sich immer auf dasjenige bezieht, was für Rechnung des Nehmers der Gefahr ausgesetzt ist. Der Geber würde an den früher ausgeladenen Waaren keinen Anspruch haben, wenn sich Waaren zum verbodmeten Belauf im Schiffe befänden und mit demselben verunglückten. Hier gilt jedoch die Voraussetzung, daß die Bodmerei unbedingt auf Waaren lautet. Sind auf Waaren 5000 Mark (der zweiten Classe, setzt Benecke hinzu) genommen und geht das Schiff verloren, wenn noch Waaren zu diesem Belauf am Bord sind, so verliert der Geber Alles, selbst wenn schon ein viel größerer Werth für Rechnung des Nehmers vor dem Unglücksfall gelandet worden wäre. Geht aber die Bodmerei auf bestimmte Waaren oder einen Theil derselben, z. B. auf die Hälfte einer auf 10,000 ℔ taxirten Partei Waaren, und verunglückte das Schiff, nachdem eine Hälfte entladen worden, so muß das Ganze, nach wie vor dem Unglück, als Eine Masse angesehen werden.

Wenn Jemand, der Waaren auf die Hin- und Herreise verbodmet hat, in dem genannten Schiffe nur einen Theil des Ertrags der sämmtlichen ausgegangenen Ladung zurücksendet, so geht dieser Theil für Rechnung des Gebers. Erweist es sich aber auf irgend eine Weise, daß die ganze Hinladung, oder soviel als davon des Nehmers Eigen-

thum ist, nebst dem ganzen Ertrage der Rückladung, in Hinsicht des Gebers nur eine Masse bildet, und wird, wenn nur ein Theil in dem Schiffe zurückgesandt, so läuft der Geber die Gefahr der Heimreise nur im Verhältniß dieses Theils zum Ganzen.

Es wird manchmal bedungen, daß die Rückladung auf mehrere Schiffe vertheilt werde und daß der Geber die Gefahr der verschiedenen Schiffe, nach Verhältniß der Theile zum Ganzen tragen soll. Auch ohne ausdrückliche Bedingung geschieht dies, wenn der Bodmerei-Contrakt durch eigenthümliche Stipulationen die Natur eines Societäts-Contraktes annimmt. Er muß in diesem Falle nach den Regeln beider Contrakte beurtheilt werden und verliert dadurch den möglichen Vortheil, dessen er in seinem einfachen und unbedingten Charakter genossen haben dürfte. Das im Guérigon (Kap. 5 Sect. 4 § 2) angeführte Beispiel wird dies einleuchtend machen. Das Haus Blanes Bittner und Sohn in Marseille rüstete die Barke „La Marseillaise" nach St. Domingo aus, deren Ladung, nach der Faktur £ 55,000 betrug. Die Rheder der Barke und Eigenthümer der Ladung, traten einen fünften Antheil an derselben, am Werth £ 11,000 an den Capitain und seine Officiere ab, übernahmen gegen eine Bodmerei-Prämie von £ 9000 die Stegefahr, und gingen die Bedingung ein, sich nach erfolgter glücklicher Rückkunft in Europa, aus dem Ertrage der gekauften Waare selbst bezahlt zu machen. Die Barke kam in St. Domingo glücklich an, die Ladung ward für £ 178,496 verkauft und in Retourren angelegt, welche der Capitain, einem von den Rhedern erhaltenen Auftrage gemäß, auf 15 Schiffe vertheilte. In die Barke selbst lud er £ 49,795, und kam damit glücklich an. Von den 15 Schiffen gelangten nur zwei in Frankreich an, die übrigen wurden von den Engländern genommen. Der Ertrag der mit der Barke „La Marseillaise" angekommenen Waaren belief sich auf £ 77,340, das Fünftheil des Capitains und der Officiere folglich auf £ 15468. Diese schlugen vor, von dieser Summe, pro rata der schuldigen £ 20,000 Capital und Prämie, £ 5579 abzuziehen, ihnen die übrigen £ 9889 auszuzahlen und auf ähnliche Weise mit dem Ertrage der andern beiden angelangten Schiffe zu verfahren. Die Rheder behaupteten, daß die glückliche Ankunft der Barke sie zu der Einforderung des ganzen Capitals nebst Prämie berechtige, und daß sie also abschlüglich die £ 15,468 behalten dürften. Eine schiedsrichterliche, später von dem Parlament zu Aix bestätigte Entscheidung, fiel zu Gunsten des Capitains und seiner Officiere aus und bestimmte, daß der Risico des ersten Interessés von £ 11,000

nebst Prämie sowohl auf die Barke „la Marseillaise“ als auf die übrigen 15 Schiffe vertheilt werden müsse, alles nach Verhältniß der mit dem besagten Schiffe für Rechnung der Rheder und ihrer Mit-Interessenten verladenen Waaren, wobei einerseits das auf Bodmerei gegebene Capital nebst Prämie, andererseits der Werth der Waaren, die mit jedem der anderen Schiffe verladen worden, in Anschlag zu bringen wäre.

Wäre der Bodmerei-Contrakt einfach und unbedingt gewesen, so würde den Gebern nach Ankunft der Barke, Capital und Prämie, ohne Weiteres zugesprochen worden sein.

Es ist schon oben (Siehe Abschnitt II S. 897) gezeigt worden, daß der Schiffer in Nothfällen Schiff und Ladung verbodmen dürfe, wenn er auf Schiff und Fracht den nöthigen Vorschuß nicht erhalten kann. Hat das Bedürfniß ausschließlich oder größtentheils das Schiff betroffen, Schiff und Ladung aber, nach glücklicher Vollendung der Reise hingereicht, um den Bodmereibrief einzulösen, und hat erweislich weder Betrug noch Nachlässigkeit abseiten des Gebers stattgefunden, so muß derselbe von den Ladungs-Interessenten eingelöst werden und diese treten dann gegen den Rheder in die Rechte des Gebers. Jener (Abschnitt II S. 897) von Abbot berichtete Fall, stellt dies in das erforderliche Licht. Findet es sich nach aufgemachter Dispache, daß der auf Schiff und Fracht fallende Betrag größer ist als der Werth dieser Gegenstände — allerdings ein seltener Fall — so müßte der Rheder sich nicht durch Uebertragung von Schiff und Fracht befreien können, sondern für den Ueberschuß persönlich haften. Die Unzulänglichkeit des verbodmeten Gegenstandes ist Ursachen zuzuschreiben, welche außer der Verantwortlichkeit des Gebers liegen, und wenn der Rheder am Bestimmungsorte das nöthige Geld nicht anschafft und dann das Schiff, weil es nicht so brauchbar ist, als es zu Hause sein würde, zu geringem Preise verkauft wird, so kann dies nur ihm zugemessen werden. Die Verpfändung der Ladung für Bedürfnisse des Schiffs muß jedenfalls als eine bloß gezwungene Bürgschaft angesehen werden, und kann niemals den Hauptschuldner der auf ihm lastenden Verantwortlichkeit entbinden. Wenn, umgekehrt, der Capitain sein Schiff für Bedürfnisse der Ladung verbodmet hätte und dieses bei erfolgter Ankunft durch inneren Verderb zu einem geringeren Werthe herabgesunken wäre, als die dafür verwandte Summe, würden — sagt Benecke — die Empfänger nichtdestoweniger den in guter Absicht für sie genommenen Vorschuß bezahlen müssen? Eine gemeinsame

Verbodmung — fährt er fort — durch welche ein Gegenstand für den andern haftet, so daß der Eigenthümer des Geretteten, welches nun dem Geber zur Sicherheit dient, an den Eigenthümer des Verlorenen seinen Anspruch machen kann, dürfte nur stattfinden, wenn die Anleihe zum gemeinsamen Besten verwandt würde. Es würde — sagt er endlich am Schluß — eine Ungerechtigkeit sein, wenn der Eigenthümer eines Gegenstandes, für den kein Geld verwandt worden, die Schuld eines andern bezahlen sollte, weil er ihm zur Anschaffung des nothwendigen Geldes behülflich gewesen ist.

Hiebei wäre zu bemerken, erstlich, daß unser Verfasser in der Behauptung, eine gemeinsame Verbodmung dürfte nur in dem Falle einer Anleihe zum gemeinsamen Besten stattfinden, seine beliebte Theorie von der Anwendung des zu erhebenden Bodmereigeldes vor Augen hat, und vergißt, daß es nicht in der Macht des Schiffers stehe, nur die Sache zu verbodmen, zu deren Behuf dasselbe angesehen werden soll. Die gemeinsame Verbodmung wird aber dem Schiffer durch die Nothwendigkeit und die Willkühr des Gebers auferlegt, und wenn er sonst kein Geld für den ersten Zweck seiner Anleihe, Reparaturen des Schiffes, erhalten kann, so ist es ihm nicht allein erlaubt, sondern es ist selbst seine Pflicht zu dieser gemeinsamen Verbodmung die Hand zu bieten. Sodann erhebt sich zweitens die Frage, ob und wie fern es einem Schiffer erlaubt sein könne, wenn sein Schiff vollkommen gesund ist und keiner Reparatur bedarf, die Ladung aber in einem täglich fortschreitenden Zustand inneren Verderbs sich befindet, in einen Nothhafen einzulaufen und Geld auf Unterpfand des Schiffes zu borgen, um die nöthigen Maßregeln zur Abhülfe des Uebels zu ergreifen. Von der Möglichkeit eines solchen Falles ist in den meisten Annalen der merkantilisch maritimen Jurisprudenz nichts zu entdecken; aber in dem dritten Abschnitt dieser Abtheilung, die Pflichten und die Gränzen der Vollmacht eines Schiffers betreffend, wird der Leser in den angeführten Entscheidungen der Englischen Gerichtshöfe die erforderlichen Aufschlüsse und den Leitfaden zur Beurtheilung dieses, nicht durchaus stichhaltenden Vergleichs unseres Verfassers finden.

Der Einfluß der Prioritätsfrage in dem Falle mehrerer mit einander concurrirenden und auf dasselbe Unterpfand beruhenden Bodmereibriefe auf die Einlösung derselben, wird nach dem oben, im ersten Abschnitt dieses Theils unserer Abhandlung Gesagten, nicht schwer zu berechnen sein. Aber das, was dort über privilegirte Forderungen bemerkt worden ist, welche eines unbestrittenen Vorranges über die

Priorität eines jeden Bodmereibriefes genießen, bedarf einer Ergänzung, welche in den folgenden nachträglichen Bemerkungen enthalten ist.

Wenn Auslagen für Ausbesserung, Ausrüstung oder Victualisirung des Schiffs nicht während der Reise und im Nothfalle, sondern vor dem Anfang der Reise gemacht worden sind, so folgt daraus nicht, daß die daraus entstandenen Forderungen auf das Schiff privilegirt sind, noch weniger, daß sie einen Vorrang vor Bodmereiforderungen haben müssen. Wenn ein Schiffbauer ein Schiff zur Ausbesserung zu sich nimmt, und dasselbe verabfolgt ehe er Bezahlung erhalten hat, so hat er das auf eigene Gefahr gethan und dem Eigenthümer des Schiffs persönlich Credit gegeben, und besitzt, nach dem fast überall eingeführten Gebrauch, auf das Schiff keine bessere Ansprüche als auf die übrigen Güter seines Schuldners.

Für gelieferte Masten, Anker, Taue u. s. w., die sich noch unverändert im Schiffe befinden, und nicht eigentliche Theile desselben bilden, wird der Verkäufer, da wo die Gesetze ihm erlauben, seine Güter zu reklamiren, so lange sie in den Händen des Schuldners sind, sich dieses Rechtes allerdings bedienen können, so lange das Schiff noch nicht ausgelaufen ist. Ein anderes aber ist es mit Dingen, welche Theile des Schiffs geworden sind und in der Anwendung ihre Natur verändert haben, als Materialien zum Schiffbau u. dgl.

Das Privilegium auf das Schiff selbst, welches den Römischen Gesetzen zufolge, demjenigen verliehen war, welcher zum Ankauf, Bau, Ausbesserung oder Ausrüstung desselben Geld hergeliehen hatte, ist von den meisten Nationen, welche das Römische Recht zur Grundlage ihrer Gesetzgebung gemacht, gleichfalls verliehen und zum Theil noch erweitert worden. Die Gründe, welche Baldasseroni (III. Tit. 9 §§ 29 und 30) dafür angiebt, namentlich der, daß ohne diese Hülfe das Schiff seine Reise weder hätte anfangen noch beendigen können, und folglich zur Erhaltung des gemeinschaftlichen Pfandes beigetragen hätten, verlieren aber alles Gewicht vor denen Gläubigern, die dem Schiffe in der Noth aushelfen. Nach der Französischen Ordonnance hatten diejenigen, welche Geld zur Ausbesserung oder Ausrüstung vor der Reise hergegeben hatten, wie auch die Arbeiter und Verkäufer von Materialien, wenn das Schiff zurückkam, den Rang nach den Gebern für Bedürfnisse während der Reise. (Emérigon II. Kap. 12 Sect. 4.) Aber der „Code de Commerce" Art. 191 setzt gleich nach den Gebern für Bedürfnisse der Reise und vor den Gebern zur Ausrüstung vor der Reise die Forderungen des Verkäufers des Schiffs und derer, die

Materialien und Arbeit zur Erbauung geliefert haben, wenn das Schiff noch keine Reise gemacht hat; und die Forderungen für Materialien und Arbeitslohn zur Ausbesserung und Ausrüstung vor der Reise, wenn das Schiff schon eine Reise gemacht hat. Auch hat in Frankreich der unbezahlte Verkäufer des Schiffes den Vorrang vor dem Geber vor der Reise, so lange das Schiff noch im Hafen liegt. Der Verkäufer von Waaren besitzt keinen solchen Vorzug und der Geber geht ihm vor; und hievon, sagt Emérigon, liegt der Grund darin, daß die Gefahr des Gebers bei Schiffen nicht vor der Reise anfängt, bei Gütern aber von dem Augenblick der Verladung. Diese Versicherung aber ist offenbar zum Nachtheil des Gebers, der seinen Vorschuß nur in Rücksicht des Unterpfandes leistete. Wenn ihm ein Gläubiger, von dem er nichts weiß noch wissen konnte, dasselbe wegnehmen kann, ehe die Reise angefangen hat, so nützt es ihm nicht nur nicht, sondern der Aufschub des Anfangs der Gefahr, anstatt eine Begünstigung zu werden, gereicht ihm zum Schaden.

Nach den Hamburgischen Statuten P. 2 Tit. 5 Art. 7, 8 und 9 besitzt, trotz einer vorhergegangenen Verpfändung des Schiffs, derjenige den Vorrang vor allen übrigen Gläubigern, welcher einem andern Geld zum Ankauf eines Schiffes mit dem Bedinge darleihet, daß ihm dasselbe zum Unterpfande dienen soll; — so auch derjenige, der zu einer nothwendigen Verbesserung eines Schiffs Geld vorschießt; endlich genießt eines ähnlichen Vorzugs die Arbeit der Handwerker zu nothwendiger Erbauung oder Ausbesserung des Schiffs. Langenbeck führt eine Sentenz von 1594 an, nach welcher die, welche dem Schiffe zur Nothdurft Victualien geliefert haben, so auch die Reepschläger, Segelmacher, Schmiede und andere, die Arbeitslohn am Schiffe zu fordern haben, den Vorzug vor den Bodmereigebern erhalten. Nach den Preußischen Gesetzen (Allgem. Landr. Theil I Tit. XX §§ 318—325) können die, welche zur Erbauung oder Ausbesserung eines Schiffes Materialien, Arbeiten geliefert oder Gelder gelichen haben, ein Pfandrecht auf das Schiff fordern, und dies auf den Original-Schiffsurkunden verzeichnen lassen. So lange dies nicht wirklich geschehen ist, haben sie nur ein Privilegium hinter den Pfandgläubigern. Forderungen für Ausbesserung während der Reise und Bodmereien im Nothhafen, gehen allen früheren Pfandverschreibungen vor. Der Vorzug dauert ein Jahr, bei jenen Forderungen vom Tage der Rückkunft des Schiffes in dem Hafen, wo es zu Hause gehört, bei diesen vom Verfall des Bodmereibriefes an.

Die Dänischen Gesetze (Art. 9) erheischen, daß ein Contract, „Bielbrief“ genannt, über Geld-Vorschüsse stattfinde, welche Jemand einem anderen zum Bau eines Schiffes oder zum Unterhalt des Schiffsvolks während der Zeit macht. Bis diese Schuld nicht vor der Abfahrt desselben bezahlt worden ist, haftet es als Unterpfand. Wenn mehrere dergleichen Bielbriefe zum Vorschein kommen, sollen die älteren den jüngeren, und wenn gerichtlich verlesen sind, allen anderen auf dem Schiffe haftenden Schulden vorgezogen werden.

Die Schwedischen Gesetze (Kap. 9) erwähnen ebenfalls solcher Bielbriefe über Geld das zum Bau oder zur Ausbesserung eines Schiffs, zur Bezahlung der Schiffsleute, oder zur Tilgung der zu ähnlichem Behuf gemachten Schulden angewandt worden ist. Diese Bielbriefe genießen vor jeder anderen Schuld, selbst vor dem Bodmerei-Contracte, eines bestimmten Vorzuges unter einander, aber, im Gegensatz zum benachbarten Dänemark, hat der jüngere Bielbrief den Vorzug vor älteren.

In England hat der Schiffbauer, welcher das Schiff aus seinen Händen gelassen oder darum gearbeitet hat ohne es in Besitz zu nehmen, ingleichen der, welcher Segel, Taue, Victualien u. dgl. geliefert hat, weder Vorzug vor andern Creditoren noch irgend ein Pfandrecht an dem Schiffe, außer wenn das Schiff zu der Zeit des Hülfsbedarfs und zu der Zeit des Contraktes auf der Reise ist, oder wenn es besonders verpfändet worden. So ist häufig nicht nur gegen solche, welche die Ausbesserung u. s. w. geleistet hatten, selbst wenn sie im Besitz des aus dem Schiffe gelösten Geldes waren, sondern auch gegen den Capitain, der für dergleichen Auslagen im Vorschuß war, entschieden worden. Der merkwürdige Ausspruch des „Master of the Rolls“ — der dritten Autorität im Englischen Kanzlei-Gerichte (Court of Chancery) — bei einem Processe dieser Art, verdient hier seine Stelle. „Wenn“ — sagt er — „für ein in der Themse liegendes „Schiff, Geld zur Ausbesserung oder Ausrüstung, Tauwerk u. s. w. „angelegt wird, so haftet die Schuld nicht auf dem Schiffe, sondern „der Gläubiger muß seine Bezahlung bei dem Eigenthümer suchen. „Wenn in einem solchen Falle der Gläubiger um Condemnation des „Schiffes bei der Admiralität nachsucht, so benimmt das Gericht die „Procedur. Wenn also der Eigenthümer, nachdem Geld auf die obige Art angelegt worden, das Schiff Jemanden verpfändet, welcher „Jemanden dem die frühere Schuld nicht unbekannt war, so hat ein „solcher Pfandgläubiger volles Recht, und ist zur Bezahlung der „Schuld, welche zum Besten des Schiffes gemacht worden, nicht ver-

„pflichtet. Das Schiff haftet für diese Schuld ebenso wenig, als ein „Haus für die Forderung des Zimmermannes haftet, der für den Bau „desselben Geld ausgelegt hat. Nach Holländischen Gesetzen findet ein „solches Pfandrecht statt; nach dem Englischen muß aber der Zimmer„mann sich an den Besitzer des Hauses halten, oder an Den, der mit „ihm kontrahirt hat. Richtig ist es indeß, daß wenn der Capitain zur „See, wo kein Contrakt mit dem Eigenthümer geschlossen werden kann, „Ausbesserungen u. s. w. vornimmt, solche Forderungen, zur Beför„derung des Verkehrs, ein Pfandrecht am Schiffe haben, und daß der „Schiffer dafür das Schiff zu verpfänden ein Recht habe.“

In dem Lichte einer Ausnahme von der innerhalb der Natur einer solchen Entscheidung, welche auch in Schottland die Regel ähnlicher Beschlüsse in den dortigen Gerichtshöfen geworden ist, erscheint folgender, von Abbot P II Kap. 3 § § 9—15 erwähnte Fall. Ein Amerikanisches Schiff ward in der Themse von Londoner Kaufleuten mit Bedürfnissen für eine Reise nach Venedig versehen. Nach Zurückkunft des Schiffs in London wurde es auf Anhalten der Seeleute, wegen Bezahlung ihres Lohns, von der Admiralität verkauft, und es blieb ein Ueberschuß in den Händen des Gerichts. Da der Schiffer nach Amerika zurückgekehrt und der dortige Eigenthümer gestorben war, so wandten die Kaufleute sich an das Gericht, um aus diesem Ueberschuß bezahlt zu werden und zur Unterstützung ihres Gesuchs wurde ein Unterschied zwischen Englischen und fremden Schiffen gemacht. Der Richter gewährte ihr Gesuch, weil er fand, daß Antecedentien für einen solchen Fall existirten und daß es fortwährend gebräuchlich gewesen sei, Personen dieser Art aus einem in den Händen des Gerichts befindlichen Ueberschuß zu befriedigen, obgleich ihnen nicht freigelassen war, eine ursprüngliche Klage gegen das Schiff anzustellen. — Es bedarf Erwähnung, daß in diesem Falle kein Repräsentant der Eigenthümer da war, der sich dem Gesuch hätte widersetzen können.

Aber eine viel schlagendere Ausnahme von der in England anerkannten Regel, das Recht derer betreffend, welche Gelder zum Behuf der Ausbesserung eines Schiffes vorgeschossen haben, enthält die im Jahre 1840 vom Richter Lushington im Englischen Hohen Admiralitäts-Gerichtshof (High Court of Admiralty) gegebene Entscheidung über die Gültigkeit eines von dem Capitain des Britischen Schiffes „Vidalia,“ in Philadelphia gezeichneten Bodmereibriefes. Das Schiff segelte im April 1836 von England nach Honduras, wo es eine Ladung Mahagony-Holz und andere Produkte einnahm, die

verließ den dortigen Hafen Belize, im August 1837. Es war bald darauf von mehreren Schiffen angesegelt worden, brachte die nöthigen Reparaturen halber nach Belize zurück, und trat dann, im October, seine Reise aufs Neue an. Es litt hierauf gewaltig durch stürmisches Wetter, und sah sich, seines beschädigten Zustandes wegen, gezwungen, mit sechs Fuß Wasser im Raume, in Philadelphia einzulaufen. Da es dem Schiffer an Geld mangelte, so wandte er sich zuerst an den Englischen Consul, Herrn Vaughan, und den Agenten für die Versicherer des Lloyd's, einen Amerikanischen Kaufmann Namens Stephan Baldwin. Das Schiff ward untersucht, die Ladung gelöscht und die Reparaturen wurden auf 7000 Dollars geschätzt; bei näherer Untersuchung aber ergab es sich, daß weitere Reparaturen unvermeidlich wären. Mehrere Versuche, das erforderliche Geld dafür zu borgen, selbst auf Bodmerei, mißlangen, und die Nothwendigkeit trat ein, einen Theil der Ladung zu Gelde zu machen. Man löste hieraus in allem etwa 15,000 Dollars, aber die gesammten Reparaturen betrugen 17,000 Dollars. Das Provenü der Verkäufe der Ladung ward mit Bewilligung des Schiffers zur theilweisen Tilgung dieser Schuld verwandt. Da das ganze Product der Ladung unzureichend war, um die Kosten der Reparaturen zu bezahlen, so blieb Herr Baldwin dafür verantwortlich, und ließ sich demnach am 31 Januar 1838 einen Bodmereibrief für seinen Vorschuß, 3000 Dollars geben, mit einer Prämie von 15 Procent. Aus der, von dem Richter ausgesprochenen Ansicht ergab es sich, daß Baldwin, als er angefangen seine Vorschüsse zu machen, mit dem Schiffer keine bestimmte Uebereinkunft getroffen hatte, daß seine Forderung durch einen Bodmereibrief gesichert werden sollte, sondern daß er wahrscheinlich sich dazu in der Voraussetzung verstanden habe, das bestimmte Pfandrecht, welches ihm nach Amerikanischen Gesetzen in einem solchen Falle auf das Schiff selbst, ohne Ansprüche auf die persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers, besäße, reiche hin, um sein Interesse zu beschützen, und daß er erst später sich einen Bodmereibrief habe geben lassen. Der Schiffer schwur, daß er zu diesem Bodmereibrief nur gezwungen seine Unterschrift hergegeben hätte. Aber der Richter Washington verwarf diesen Umstand und entschied zu Gunsten des Bodmerei-Inhabers, und zwar aus folgenden Ursachen: Erstlich, weil es bei der Beurtheilung dieses Falles thatsächlich wichtiger sein müsse, daß den Gesetzen eines fremden Landes gemäß, das Pfandrecht dort wirklich existire, und eben deswegen die Nothwendigkeit eines Bodmereibriefes hervorrufe, da es

nicht zu verantworten sei, daß ohne eine solche Maßregel der Gläubiger sich des Pfandrechtes entkleide, das ihm die Gesetze seines Vaterlandes zuerkennen, um sich mit dem persönlichen Credit eines fremden Schuldners zu begnügen; zweitens, weil der Kaufmann in der Fremde, ohne in Betreff des Bodmereibriefes einer besonderen Uebereinkunft zu bedürfen, in Folge des ihm durch Landesgesetz anerkannten Pfandrechtes hinlänglich geschützt sei, um die zum Behuf des Schiffes erforderlichen Vorschüsse ohne Gefahr machen zu können, und an den Bodmereibrief nur dann denke, wenn das Schiff zur Abreise fertig sei. Es fragt sich nicht, ob alle die Vorschüsse, von Anfang bis zu Ende, in der Voraussicht eines Bodmereibriefes gemacht worden seien, sondern, ob man für irgend einen Theil derselben, in Rücksicht der Verantwortlichkeit, die persönliche Sicherheit des Schuldners dabei im Auge gehabt habe. Ist das Geld ausschließlich auf diese letztere hergegeben worden, oder hat der auswärtige Kaufmann in diesem Betreff irgend eine Verbindlichkeit auf sich genommen, aus der zu schließen sei, daß er auf die persönliche Sicherheit seines Schuldners gerechnet habe, so kann in einem solchen Falle das Gesetz des Pfandrechtes ihm nie das Recht verleihen, sich für das, was ursprünglich ein auf bloßen Credit beruhendes Geschäft war, einen Bodmereibrief geben zu lassen. Es ist ganz etwas anderes, ein von persönlichem Credit abhängiges Geschäft in Bodmerei umzuwandeln oder sich einen Bodmereibrief für Geld geben zu lassen, das in Folge des bestehenden Pfandrechtes oder des Rechtes dazu, vorgeschossen worden ist. In dieser Anerkennung eines Britischen Gerichtshofes der Rechte eines auswärtigen Gläubigers, die ganz im Widerspruche mit den Rechten eines Britischen Unterthans in seinem Vaterlande stehen, stellt sich der kosmopolitische Charakter maritimer Jurisprudenz ganz besonders heraus.

Zum Schluß dieser Abhandlung muß noch darauf hingewiesen werden, daß wer in Bodmereifällen eine privilegirte Forderung, z. B. Rettungskosten, Hauergelder u. s. w. bezahlt, ganz an die Stelle der ursprünglichen Gläubiger tritt und ihre Vorzüge genießt. (Siehe Langenbeck, S. 282.) Das Holländische „Wetboek van Koophandel" § 591 sagt: „Wer bei einer Strandung oder bei dem Schiffbruche „eines befrachteten Schiffes, privilegirte Schulden bezahlt, die den „Vorrang über eine Bodmereiforderung besitzen, tritt in das volle „Recht des ursprünglichen Gläubigers ein."

Zusatz

zum zweiten Bande. Seite 263.

(nach der 18 Zeile von unten.)

„Lazarethen oder Quarantaine-Anstalten betreffen kann.“

Der Versicherer bleibt überhaupt immer für den Aufenthalt alle Gegenstände auf dem Lande verantwortlich, welcher als Folge eines Unglücks zur See betrachtet werden kann, oder zur Beförderung der versicherten Reise nothwendig wird. Wenn also angehaltene oder angebrachte Waare in einem Nothhafen gelöscht, beschädigte Waaren getrocknet oder solche die aus nothwendigen Ursachen ausgeladen werden sollen, zu diesem Zwecke vorher ans Land gebracht wurden u. s. w. so haftet der Versicherer für allen Schaden, Feuer mit einbegriffen, den diese Güter am Lande leiden.

Diese Regel ist namentlich auf die Landung der Güter in Quarantaine-Anstalten anzuwenden. Denn der Risico der Versicherer, auf denselben, so wenig als auf das Schiff, ist durch die daselbst erfolgte Ankunft beendigt — die Quarantaine-Anstalten sind nicht der Bestimmungsort, und der Aufenthalt des Schiffes und der Güter daselbst sind ein nothwendiger Theil der Reise.

In dem Englischen Rechtsfalle von Waples v. Eames (siehe 2 Str. 1248) wurden die Versicherer des Casco's eines Schiffes, welches nach dem Quarantaineplatz gesandt wurde, nachdem es über mehrere Tage am Bestimmungsorte gelegen hatte, und welches verbrannte ehe es dahin zurück kam, zu der Bezahlung des Schadens verurtheilt, wo in Folge der Sanitäts-Reglements, Güter ausgeschifft, ans Land gebracht, und dann in das ursprüngliche Schiff, das Träger derselben war, oder auch in Leichter, wie dies manchmal in Livorno geschieht, wieder verladen werden sollen. In diesem Falle haftet der Versicherer nicht minder für allen daraus entstehenden Schaden.

Anhang.

Verzeichniß

der Original-Policen, deren Ueberſetzung im I. Bande im 2ten und 3ten Kapitel des zweiten Titels II. Abthl. S. 422 bis 527 incl., gegeben worden iſt.

---

1. Seite 422. Eine Londoner Police.
2. „ 447. Police von Paris und Bordeaux.
3. „ 460. Police von Marſeille.
4. „ 475. Trieſter Police auf Casco.
5. „ 480. do. do. „ Waaren.
6. „ 485. Amſterdamer Police auf Casco.
7. „ 487. do. do. „ Waaren.
8. „ 488. do. do. „ behaltene Ankunft.
* 9. „ 497. Antwerpener Police, in Deutſcher Sprache. Siehe Seite 497.
10. „ 505. Barceloneſer Police.
*11. „ 511. Bremer Police, in Deutſcher Sprache. Siehe S. 511.
12. „ 515. Copenhagener Police auf Casco, } der Königl. octroirten See-Ass. Comp.
13. „ 517. do. do. „ Waaren, }
14. „ 518. do. do. „ Casco, } der Privat-Assecuradeure.
15. „ 520. do. do. „ Waaren, }
16. „ 522. Liſſaboner Police de Seguros Restauraças.
17. „ 523. do. do. de Bonanza.
18. „ 153. Livorneſer Police.
19. „ 525. Neapolitaniſche Police, genannt Procidana.
20. „ 527. do. do. der Società a Tontina di Assicur. marittime.

Anmerkung. Die beiden, mit einem Stern bezeichneten Nummern 9 und 11, befinden ſich, da ſie in Deutſcher Sprache abgefaßt ſind, unter der bezeichneten Seitenzahl: 497 und 511, im dritten Kapitel des zweiten Titels.

Eine Londoner Police.

London

In the name of God, Amen.

£
. . . . . S. G.
Delivered the
Day of

as well in own name as for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, doth make assurance, and cause and them, and every of them, to be insured, lost or not lost, at and from upon any kind of goods, and merchandizes, and also upon the body, tackle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in the good ship or vessel called: the whereof is master, under God, for this present voyage *) or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever other name or names the same ship, or the master thereof, is or shall be named or called: Beginning the adventure upon the said goods and merchandizes from the loading thereof aboard the said ship upon the said ship &c. and so shall continue and endure during her abode there, upon the said ship &c. And further, until the said ship, with all her ordnance, tackle, apparel &c. and goods and merchandizes whatsoever, shall be arrived at upon the said ship &c. until she hath moored at anchor twenty four hours in good safety, and upon the goods and merchandizes until the same be there discharged and safely landed: And it shall be lawful for the said ship &c. in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any ports or places whatsoever without prejudice to this insurance; the said ship &c. goods and merchandizes &c. for so much as concerns the assureds by agreement between the assureds and assurers, in this policy, are and shall be valued at . Touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and do take

upon us in this voyage, they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprizals, takings at sea, arrests, restraints and detainments of all kings, princes and people, of what nation, condition or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses and misfortuners, that have or shall come to the hurt, detriment or damage, of the said goods and merchandizes, and ship &c. or any part thereof; and in case of any loss or misfortune, it shall be lawful to the assureds, their factors, servants and assigns, to sue, labour and travel, for, in, and about, the defence, safeguard and recovery of the said goods, and merchandizes, and ship &c. or any part thereof, without prejudice to this insurance, to the charges whereof we the assurers will contribute each one according to the rate and quantity of his sum herein assured; And it is agreed by us the assurers that this writing or policy of assurance shall be as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London: And so we the assurers are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods, to the assureds, their executors, administrators and assigns, for the true performance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due unto us for this assurance by the assured
at and after the rate of
In Witness whereof we the assurers have subscribed our names and sums assured in London

NB. Corn, fish, salt, fruit, flour and seed, are warranted free from average unless general, or the ship be stranded; — sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins, are warranted free from average under five Pounds per Cent; and all other goods, also the ship and freight, are warranted free of average under three Pounds per Cent, unless general, or the ship be stranded.

---

*) Einige Irrthümer haben ſich beim Anfang der Seite 441 Bd. I. in die Deutſche Ueberſetzung eingeſchlichen. Anſtatt der drei erſten Zeilen wolle man leſen: — — „genanntes Schiff oder unter welch' anderm Namen, oder ſonſtigem „Namen das gedachte Schiff oder deſſen Capitain genannt oder geheißen „werden mag."

Police von Paris und Bordeaux.

POLICES

d'Assurance Maritime de Paris et de Bordeaux.

No.	Registre (2) Fol.	Somme assurée	Fr.	„	„
		Prime %	Fr.	„	„
Courtier, M.		Police	„	2 „	— „
Capitaine			Fr.	„	„
voyage					

Art. 1. Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changemens forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, captures et molestations de pirates, baratterie de patron, et généralement de tous accidens et fortunes de mer.

Art. 2. Les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas il est entendu qu'ils répondent de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, répréssailles, arrêts, captures et molestations de gouvernemens quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de mer.

Art. 3. Les assureurs sont exempts de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose; de captures, événemens quelconques, provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin; de la baratterie de patron à l'égard des armateurs, de proprietaires de navire ou de leurs ayant droit; enfin de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche.

Art. 4. Dans les assurances à terme, les Assureurs sont exempts, sauf convention contraire, des risques du Sénégal, en toutes saisons, et de ceux de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord, au delà de Dunkerque du 1 Octobre au 1 April.

Art. 5. Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par allèges ou gabarres, de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsique tout transbordement au Havre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge des assureurs.

En cas d'assurance à prime liée, ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux prémiers, provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou avarie.

Art. 6. Les risques sur Corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou, à defaut du moment où il a demarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré aulieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plutôt, ou qu'il n'ait embarqué des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

Art. 7. Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs, au lieu de sa destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime d'un pour Cent par mois sur corps, et de trois quarts pour Cent sur facultés, depuis le jour du départ, jusqu'à celui du retour.

Art. 8. En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au delà des Caps Horn et de bonne Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au prémier port où il doit commencer ses opérations; il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour Cent par mois, jusqu'à la fin du douzième mois. Dès lors les assureurs sont déchargés de tout risques et ont droit à deux tiers de la prime liée, fixée par la police, plus l'augmentation de prime résultant de la prolongation du sejour.

Art. 9. Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par périodes mensuelles, ou autres, toute periode commencée est comptée comme finie.

Art. 10. Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assureur est tenu de faire connaître le nom des navires, au plus tard, dans le delai de six mois, pour les voyages au delà des Caps Horn et de bonne Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours; dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage le tout à partir de la date de la police; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé aux assureurs demi pour Cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours et un quart pour Cent pour ceux de cabotage.

Art. 11. Si l'assurance est faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, l'assureur a la faculté d'annuller la police en conservant un quart pour Cent à titre de droit de ristourne.

Art. 12. Le délaissement pour defaut de nouvelles peut être fait après un an pour tous les voyages, pour tous les voyages en deçà des Caps Horn et de Bonne Espérance, et après deux ans, pour les voyages au-delà de ces Caps, le tout à compter du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues. Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les cas prévus par le paragraphe précédent, et par l'article 394 du Code de Commerce, et dans le cas où, independamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle absorbe les trois quarts de la valeur. Aucun autre cas, même celui de vente en cours de voyage ne donne droit au délaissement des facultés.

Le délaissement du corps ne peut être fait, que dans le cas de défaut de nouvelles, ou dans celui d'innavigabilité absolue, produite par naufrage, échouement avec bris, ou toute autre fortune de mer. L'innavigabilité relative, produite par le défaut de fonds, par l'importance des dépenses à faire, ou par toute autre cause, ne donne lieu qu'au réglement en avaries. — Il est expressément derogé aux dispositions du Code de Commerce (et notamment des articles 369 et 375) contraires à celles des trois paragraphes qui précedent. *)

Art. 13. Soit qu'il y ait ou non au délaissement et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés, et à leur conservation.

Art. 14. Les avaries grosses se réglent independamment des avaries particulières, sans aucune cumulation, et sont remboursées sous la retenue d'un pour Cent de la valeur assurée pour les voyages de long cours, et de deux pour Cent pour ceux de grand et de pétit cabotage. — La partie de ces avaries incombant au fret ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

Art. 15. Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de trois pour Cent de la valeur assurée.

Art. 16. En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un réglement separé. La fin de chaque voyage est determinée ainsi qu'il est dit au prémier paragraphe de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est commencé immédiatement.

Art. 17. En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel lequel le sinistre a eu lieu.

Art. 18. Il n'est admis dans les réglemens d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, et tous les remplacemens à la charge

---

*) An der Stelle des obigen, enthält der Art. 12 der Policen von Bordeaux folgendes: „En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du „Code de Commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, si, „independamment de tous frais quelconques, la perte ou la detérioration „matérielle n'asorbe pas les trois quarts de la valeur."

„Le delaissément du corps ne peut etre fait que dans le cas de defaut „de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris, qui le rend innavigable, „ou d'innavigabilité pour toute autre fortune de mer."

des Assurances supportent une réduction d'un tiers sur le coût justifié au lieu des réparations. *Cette réduction s'applique également à toutes les réparations, fournitures, main-d'oeuvre* *). Cependant elle n'est jamais faite sur les ancres, et n'est que de quinze pour Cent sur les chaînes et câbles en fer. Les mêmes réductions sont applicables aux réglements des indemnités dues pour avarie grosse par les Assureurs sur Corps. — *Les vivres et gages de l'équipage, pendant la réparations du navire, ne sont point à la charge des Assureurs.* Dans les risques de pêche, les Assureurs sont exempts de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaines, câbles et dépendances pendant la pêche et le mouillage. De même dans les divers mouillages de l'Ile Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avarie grosse (quant aux Assurances sur corps), des ancres, chaines, câbles et dépendances, n'est pas à la charge des Assureurs.

Art. 19. Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des Assureurs que jusqu'au dernier lieu de destination de ce voyage. Tous emprunts faits au dit lieu leur demeurent étrangers **).

Art. 20. Sont francs d'avaries particulières: les *fruits* verts et secs, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les liquides en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les marchandises sujettes à la rouille; cependant en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, les avaries particulières sur ces objets sont payées sous déduction de quinze pour Cent de la valeur assurée.

En cas d'avaries particulières sur d'autre marchandises, les Assureurs ne payent que l'excédant de 3, 5, 10 et 15 pour Cent sur les articles suivants.

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau qui précède est fixée à cinq pour Cent.

La franchise de dix pour Cent, determineé ci dessus, pour les liquides en futailles, est indépendante de la franchise du coulage ordinaire, la quelle est fixée à deux pour Cent pour le pétit cabotage, à quatre pour Cent pour le grand cabotage et à dix pour Cent pour le long cours.

Art. 21. Les franchises determinées par l'article précédent ne se prélèvent que dans les cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent

---

*) Nach den Worten: „tous les remplacemens" im obigen 18ten Artikel, fügt die Police von Bordeaux, in ihrem 18ten Artikel, die Worte: „fournitures et mains d'oeuvre" hinzu. Nach den Worten: „justifié au lieu des réparations" fügt sie die Worte: „pour compenser la différence du vieux au neuf" hinzu. Auch sind in der letzteren die beiden obigen, in Cursiv-Schrift gedruckten Paragraphen ausgelassen worden.

**) Der 19te Artikel der Police von Bordeaux, lautet folgendermaßen: „Les primes des emprunts à la grosse, contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge des Assureurs que *jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance.* Tous emprunts faits au dit lieu, et *pour voyages subséquens* leur demeurent étrangers."

d'une contribution proportionelle, sont remboursées, sous la retenue d'un pour Cent de la somme assurée, et cela independamment des avaries particulières matérielles.

Art. 22. La somme souscrite par chaque Assureur est la limite de ses engagemens; il ne peut jamais être tenu de payer au delà *).

Arr. 23. Les indemnités ponr sinistres et avaries grosses et particulières sont reglées suivants les lois et usages de France, quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où le voyage s'est terminé, et où le réglement a été opéré.

Art. 24. Toute pertes et avaries à la charge des Assureurs sont payées comptant et sans escompte, quinze jours après la rémise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit bésoin de procuration.

Art. 25. En cas de payement de pertes on d'avaries avant l'échéance du billet de prime, les Assureurs peuvent déduire, de l'indemnité due par eux, le montant de ce billet, qui doit alors être admis comme comptant.

Art. 26. En cas de non paiement de la prime constatée par huissier, les Assureurs ont la faculté d'exiger caution ou d'annuller l'assurance.

Art. 27. Il est convenu que le capitaine peut être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la maniére dont son nom est ortographié, ne préjudicie pas à l'assurance.

Art. 28. Les Assureurs et les Assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas derogé par la présente police, *qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'Original déposé au greffe du Tribunal de Commerce.* (Dieſe letzten, in Curſiv Schrift gedruckten Zeilen, fehlen in der Pariſer Police, und ſtehen nur in der Police von Bordeaux.)

Art. 29. La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renoncant à la lieue et démie par heure.

Art. 30. Tous avis, communications, détails de chargement et réclamations quelconques, doivent être adressées, avec les pièces nécessaires, à celui des Assureurs qui sera delegué par les soussignés, le cas échéant. (Dieſer Artikel ſteht nur in der Police von Bordeaux, und wird höchſt ſelten genau beobachtet, da ſich die Makler gewöhnlich den erforderlichen Mittheilungen unterziehen.)

Par l'entremise de M Courtier d'assurances près la bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime payable dans Paris

Le soussigné assure à agissant pour Compte de la.

*) Der 22ſte Artikel der Police von Bordeaux lautet: „Les Sommes sous-„crites par chaque Assureur sont la limite de ses engagemens; il ne peut „être tenu de payer au delà. La garantie de chaque Assureur est per-„sonnelle, et exempte de toute solidarité quelconque.“

POLICE

d'Assurance Maritime de la place de Marseille.

Réunion des Négocians Assureurs de Marseille.

Le plein de la signature du gérant, par procuration des Assureurs designés ci dessous, s'elève à 40,000 francs.

Chaque Assureur y est compris, proportionellement et sans solidarité, pour la somme ci-après.

(Ici sont placés sur trois colonnes, les noms de trente six maisons de commerce; chaque nom est suivi de la somme spéciale pour laquelle il se trouve engagé par l'apposition de la signature du gérant de la réunion.)

Independamment de la somme assurée par le gérant, chaque membre de la Compagnie indique dans sa signature l'excédant de risque qu'il assure.

Art. 1. Les Assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau, de jet, feu, pillage, piraterie, et généralement de tous accidens et fortunes de mer, enfin et par convention expresse, par les prévarications et fautes du Capitaine et de l'equipage, connues sous le nom de baratterie de patron.

Art. 2. Les Assureurs sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représsailles, arrêts par ordre de puissance, de captures, confiscations et molestations quelconques de gouvernemens amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus et généralement de tous accidens et fortunes de guerre. Ils sont également exempts de tous evénéments quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin, du vice propre de la chose assurée et de tous frais d'hivernage, de quarantaine et jours de planche.

Art. 3. Les risques sur marchandises ou espèces courent du moment de leur embarquement et finissent au moment de leur mise

à terre au lieu de leur destination. Les risques d'allèges et de gabarres, tant à l'embarquement qu'au debarquement sont à la charge des Assureurs. Il est permis au Capitaine d'alléger, transborder, et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

Art. 4. En cas d'Assurance à prime liée, ou avec faculté de faire plusieurs echelles, les risques continuent sur les objets substitués aux prémiers, et provenant de leur vente, échangement ou remplacement, jusqu'à concurence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

Art. 5. Les risques sur corps courent du moment ou le navire a commencé à embarquer des marchandises ou à defaut du moment où il a fait voile, et cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plustôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces trente jours.

Art. 6. Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au Capitaine de dérouter, retrograder, et faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet du voyage assuré.

Art. 7. Si l'assurance est faite *in quovis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au delà des caps Horn et de Bonne Espérance; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage: le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les Assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification, et il sera du à l'assureur, en indemnité un cinquième de la prime, pour droit de ristourne.

Art. 8. Dans les Assurances sur argent à la grosse et sur les risques à terme, soit à temps limité, les Assureurs seront francs de toutes avaries. Lorsque, par clause spéciale, les assureurs répondent des avaries sur les risques à terme, soit à temps limité, chaque voyage est l'objèt d'un réglement séparé; la fin de chaque voyage est determinée ainsi qu'il est dit à l'article 5 et le voyage subséquent est censé commencer immèdiatement après.

Art. 9. Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du Code de commerce, pour le délaissement à defaut de nouvelles, sont réduits comme il suit: à six mois pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages des mers Noires, et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au delà des Caps Horn et de Bonne Espérance, dixhuit mois pour l'allée et quinze mois pour le retour.

Art. 10. Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les Assureurs ne payent que l'excédant de un pour Cent sur les matières d'or et d'argent, et de trois pour Cent pour tous les autres objets. Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec

les avaries particulières, non plus que celles d'allée avec celles de retour; elles seront réglées séparément et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avaries.

Art. 11. Les Assureurs ne paient que l'excédant de trois pour Cent de la somme assurée sur les avaries particulières au corps.

Dans les réglements d'avaries, les objets qui auront remplacé ceux perdus ou sacrifiés ne seront admis que sous la déduction de la différence de valeur du neuf au vieux, conformément aux usages de la place de Marseille; néanmoins cette réduction sera toujours de quinze pour Cent sur les chaînes-câbles en fer.

Dans les risques de pêche et dans quelque lieu que ce soit les Assureurs sont exempts de pertes et dommages sur les ancres, chaînes-câbles, câbles, embarcations et ustensiles de pêche, pendant la pêche et le mouillage.

Art. 12. Sont francs d'avaries particulières: les fruits verts et secs, fromages, sels, salaisons, pommes de terre, noir animal, viandes sèches, dites *Jasajo*, natrons, plumes, tourteaux, liquides, glaces, verreries, porcelaines, et autres objets fragiles ou sujets à la rouille, ainsique les sparteries, paille et foin chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garants du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux; néanmoins les avaries sur ces articles seront payées par les Assureurs, sous une retenue de vingt pour Cent dans le cas prévu par l'article ci-dessus. En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les Assureurs ne paient l'excédant de 3, 5, 10 et 15 pour Cent sur — (Man ſehe die allgemeine Tabelle.)

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans le tableau, qui précède est fixée à cinq pour Cent. — Les franchises d'Avaries determinées ci dessus, ne se prélèvent que dans les cas d'avaries matérielles. Les avaries particulières qui ne se composent que de frais, ou qui proviennent d'une contribution proportionelle, sont remboursées sous la retenue d'un pour Cent de la somme assurée.

Art. 13. Lorsque dans les cas qui donnent ouverture au délaissement, l'assuré, profitant des dispositions de l'article 400 du Code de commerce, exercera l'action d'avaries, l'assureur jouira des franchises ou retenues partielles stipulées dans l'article *ci dessus*.

Art. 14. Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais reglées autrement que par ordre de numeros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs. Toute fraction de série sera jointe à la série précédente et en augmentera la valeur. Néanmoins toute assurance est faite divisément pour chaque espèce de marchandises, chaque pour-compte et chaque série formant toujours un capital distinct et separé comme s'il y avait autant de polices que de séries.

Art. 15. Les Sommes souscrites par chaque Assureur sont la limite de ses engagemens, et il ne peut jamais être tenu de payer au delà.

Art. 16. En cas de sinistre, ou perte des objets assurés, chaque Assureur paiera à l'assuré ou au porteur de la présente police sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sous l'escompte de

rois pour Cent, la somme ou les sommes par lui assurées, et ce, un mois après la signification du sinistre ou perte ou après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés; les avaries seront payées comptant après réglement.

Art. 17. Tous avis, communications, détails de chargement, reclamations quelconques, doivent être adressées, avec les pièces nécessaires au gérant de la Réunion, par l'entremise duquel les réponses des Assureurs, quelqu'ils soient, seront données. — Toutes significations, notifications, citations, ou tous autres actes justiciaires seront faits en un seul acte pour tous les Assureurs, à la personne du gérant de la Réunion.

Art. 18. Les Assureurs ne faisant pas partie de la Réunion des Négocians Assureurs qui souscriront une Assurance sur la présente police, seront soumis à l'article ci dessus, et déclarent, en outre laisser le gérant de la Réunion entièrement chargé de faire établir les réglemens des pertes et avaries, de recouvrer, liquider, et répartir les sauvetages, le tout soit judiciairement, soit à l'amiable, s'obligeant et promettant de s'y conformer; le seul fait de leur signature sur la présente police les assimilant, quant à ce, en tout est pour tout, à un membre de la Réunion.

Art. 19. Les primes seront payables en billets, ou comptant sous escompte. Ces billets ne seront pas négociables; ils seront au profit et non à l'ordre de la Réunion des Négocians Assureurs.

Art. 20. Toute annullation de risque et tout ristourne excédant 50 pour Cent de la somme assurée, sera soumis à un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somme ristournée en faveur des Assureurs. Ce droit sera perçu au moment de la restitution ou réduction du billet ou de la prime.

Art. 21. En cas de perte ou avarie, les Assureurs pourront donner en paiement les billets de prime échus ou non échus, dus par le porteur da la police. Ces billets seront reçus pour comptant.

Art. 22. Les Assureurs et les Assurés, chacun en ce qui les concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas derogé par la présente police.

Art. 23. La présente police est faite et consentie pour être executée franchement et de bonne foi, les parties, renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure. — Les Assureurs déclarent faire tout assurer, la prime, la prime des primes et l'escompte.

Aux conventions générales qui précèdent et à celles particulières ci-après convenues par l'entremise de Mr.

(nom du Courtier)

Les Assureurs soussignés assurent respectivement, et sans solidarité entre eux pour les sommes désignées par chacun d'eux, et dans la proportion indiquée en tête, de la présente police, pour celles assurées par le gérant de la Réunion, leur procureur fondé

à Mr.

Trieſter Police auf Casco.

POLIZZA DI TRIESTE.

(L. S.)

IN NOME DI DIO.

POLIZZA DI SICURTA À RISCHIO ORDINARIO.

Si assicura a rischio ordinario, il corpo, spazzi e corredi del bastimento ch' è, o sarà in rischio di mare, comandato dal Padrone o Capitano, e per il viaggio o tempo dichiarato nell' appiedi estesa ai patti, modi e condizioni seguenti, e quelle di più che potranno essere convenute ed inserite in calce, ancorchè diversificassero dalla presente:

Art. 1. I sinistri ed accidenti di mare, di naufragio, di fuoco, investimento a terra con rottura che renda il Bastimento assolutamente innavigabile, di corsari, di pirati di ogni sorta di gente, e di ogni altro caso fortuito sia di che natura esser si voglia, che intervenisse o fosse intervenuto, saranno a peso e carico dell' Assicuratore salvo le eccezioni espresse negli articoli seguenti:

Art. 2. Si eccettuano dal rischio ed obbligo dell' Assicuratore i danni derivanti al corpo del bastimento, suoi attrezzi e corredi, ne' casi in cui per legge e consuetudine ha luogo il risarcimento per comparto in linea di avaria: e parimenti in quelli ne' quali, per qualsivoglia accidente della navigazione, il padrone o capitano nel corso del viaggio assicurato, sia obbligato alla concia del bastimento, ed all discarico per rendersi atto al proseguimento; e così pure quei danni che per qualunque modo accadono a' soli corredi, salvandosi il corpo del bastimento; fermo in ogni caso che l' apprezzamento stabilito in calce della presente d' accordo fra Assicurato ed Assicu-

atore, abbia a ritenersi qual valore del naviglio al momento che si verificano i danni.

Nel caso che sopraggiungesse una dichiarazione di guerra, o qualche ostilità per parte di qualunque Potenza, l'Assicurato dovrà pagare all' *Assicuratore* sui rischi non esauriti fino al momento in cui sarà seguita la dichiarazione od ostilità, un aumento di premio sulle somme assicurate pel maggior pericolo che corre per questo titolo. Per determinare questo aumento, l'Assicurato dovrà nominare un Giudice Arbitro entro le ventiquattro ore dal ricevimento della lettera di diffida dell' *Assicuratore*, il quale Arbitro in unione a quello che avrà nominato quest' ultimo, passerà all' elezione di un terzo, perchè tutti tre collettivamente e sommariamente entro le 24 ore successive determinino l'aumento relativo al caso speciale a loro sottoposto, la quale decisione sarà inappellabile. Qualora l' Assicurato non passasse alla nomina nel detto termine o non pagasse prontamente gli aumenti de' premj stabiliti, si ritterà cio come un suo tacito consenso di correre egli stesso il rischio di guerra e l' *Assicuratore* non sarà tenuto a pagare li danni avvenuti od avvenibili per questo titolo.

Art. 3. Resta ferma e valida la sicurtà cogli obblighi medesimi all' *Assicuratore*, se accadesse, che fosse fatto errore nel nome del padrone o capitano che comanda il bastimento, o se per morte o per altra cagione legittima, venisse il padrone o capitano stesso cambiato, purchè per tutte le altre circostanze si riconosca la verità ed identità del rischio assicurato ed assunto.

Art. 4. Resta pur ferma e valida la presente sicurtà in ogni direzione che il padrone o capitano dovesse prendere nel pattuito viaggio o tempo, secondo l' arte sua, navigando a destra ed a sinistra, di sotto o sopra vento, una o più fiate e toccando tutti gli scali, porti, stazzi, spiagge e ridotti in cammino e fuori ancora, quando fosse astretto da necessità di navigazione e di sicurezza, con andare, stare, caricare, scaricare e ricaricare, e fare tutto quello che gli occorresse, purchè non muti viaggio, o non ecceda il tempo assicurato; e parimente ferma e valida resta la sicurtà per ogni tempo e caso in cui il bastimento medesimo fosse impiegato all' ubbidienza od al servigio sovrano o pubblico.

Art. 5. Il premio s' intenderà guadagnato dall' *Assicuratore* nel punto in cui firma la polizza di sicurtà; ed il suo rischio incomincierà dal giorno ed ora che il detto bastimento si metterà alla vela per il destinato viaggio, e terminerà ventiquattro ore dopo che il bastimento, salvo dagli avvenimenti assicurati, sarà ancorato nel porto, ove finisce il viaggio assicurato; e nelle sicurtà fatte a tempo, o di andata o di ritorno, correrà il rischio l' *Assicuratore*, anche per tutto il tempo della stazione del bastimento ne' porti cammin facendo.

Art. 6. Il rischio nella sua realità e quantità dovrà essere comprovato dall" Assicurato con que' documenti che gli hanno dato titolo ad eseguire la sicurtà, ed il valore del corpo, attrezzi e corredi del bastimento, sarà calcolato sull' apprezzamento nell' estesa d' accordo vaglia o non; e col medesimo ragguaglio sarà calcolato l' interesse scoperto.

Art. 7. Ne' casi in cui l' abbandono può essero fatto, ed in

quelli di ogni altro accidente a rischio dell' *Assicuratore* dovrà l' Assicurato, li suoi commessi, od agenti far notificare a quelli gli avvisi ricevuti. La notificazione deve essere fatta entro giorni tre, dalla ricevuta degli avvisi e prima potendo.

Art. 8. L' abbandono deve essere fatto all' *Assicuratore* nel termine di mesi sei, a cominciare dal giorno della suddetta notificazione, presentando ad esso gli atti giustificativi del rischio, o mandato, e del sinistro, non che la dichiarazione di tutte le assicurazioni che ha fatte, o fatte fara, comprese quelle che ha ordinato, ed il danaro che ha preso a cambio marittimo sul corpo, attrezzi, e corredi del bastimento medesimo; in mancanza di che, il termine del pagamento che deve cominciare a computarsi dal giorno dell' abbandono, sarà sospeso sino al giorno in cui presenterà le dette prove e dichiarazioni, senza che ne risulti alcuna proroga del termine stabilito per fare l'atto d' abbandono, trascorso il quale, non sarà più ammesso.

Art. 9. In caso di naufragio, l' Assicurato, commessi od agenti devona, potendo, senza pregiudizio dell' abbandono da farsi a tempo e luogo, procurare il ricupero del corpo ed attrezzi; e sulla loro asserzione giurata, gli saranno accordate le spese di esso ricupero, sino alla concorrenza del valore degli effetti ricuperati.

Art. 10. Nel caso di arresto per parte di qualunque Potenza o de' loro corsari, notificata la notizia, come all' articolo 7mo., non potrà aver luogo l' abbandono che dopo la prima sentenza di lite, oppure dopo sei mesi dalla noticazione dell' accaduto, presentando all' *Assicuratore* gli atti giustificativi, e la dichiarazione, come all' articolo 8vo., e dovrà l' Assicurato, suoi commessi od agenti, nel corso del termine fissato, fare tutte le diligenze che possono dipendere da essi affine di ottenere la liberazione del bastimento arrestato, e l' *Assicuratore*, potrà dal canto suo separatamente o di concerto cogli Assicurati, agire per lo stesso fine, tanto in questo caso, quanto in quelli menzionati negli articoli precedenti.

Art. 11. Se, spirato un anno, computabile dal giorno della partenza del bastimento, o dal giorno, al quale si riferiscono le ultime notizie ricevute, l' Assicurato dichiara di non aver ricevuto alcuna notizia del bastimento, egli potrà fare l'abbandono all' *Assicuratore* e chiedere il pagamento dell' assicurazione, senza che vi sia bisogno dell' attestato della perdita del bastimento; trascorso tale termine, l'Assicurato ha per agire il termine stabilito dall' articolo 8vo., e se giungesse dopo esso bastimento nel dichiarato luogo a salvamento, la rinunzia sarà reputata come se fatta non fosse, restando esso bastimento per conto dell' Assicurato; e qualora fosse seguito di già il pagamento dovrà l' Assicurato restituire la somma incassata con l' interesse del mezzo per cento al mese, per il tempo che avrà ritenuto il danaro.

Art. 12. Ogni assicurazione fatta dopo la perdita o l'arrivo dell' oggetto assicurato è nulla, qualora vi sia presunzione, che prima della firma del contratto, l' Assicurato abbia potuto essere informato della perdita, o l' *Assicuratore* dell' arrivo dell' oggetto assicurato.

Art. 13. La presunzione esiste, se facendo il computo di quattro miglia e mezzo comuni italiane per ora, senza pregiudizio delle altre prove, si riconosca, che dal luogo dell' arrivo o della

perdita del bastimento, oppure dal luogo d'onde la prima notizia è giunta, questa à potuto essere portata prima della sottoscrizione del presente contratto; tuttavia, se l' assicurazione è fatta su buone o cattive nuove, la presunzione mentovata non è ammessa.

Art. 14. Nel caso in cui, o per [consenso [delle parti, o per obbligo, si fa lo storno della sicurtà, l' *Assicuratore* avrà sempre guadagnato un premio di mezzo per cento.

Art. 15. Riconosciuto il caso a carico dell' *Assicuratore*, sarà pagata la somma con la presente assicurata, tanto all' Assicurato, quanto a cadaun altro legittimo possessore della polizza subito con lo sconto di sei per cento in cambiali a tre mesi data ed al momento che si firma la polizza, pagherà l'Assicurato il [premio di sicurtà; ed in calce della presente colla firma di persona autorizzata dall' *Assicuratore* dovrà essere spiegato entro giorni tre dalla data della presente. il saldo realmente effettuato, senza di che l'Assicurato non avrà alcun' azione verso l' *Assicuratore*.

Art. 16. In ogni caso contenzioso di sinistro maggiore, si obbliga l' *Assicuratore*, di pagare prima all' Assicurato la somma assicurata, dopo la presentazione della petizione di merito, e poi litigare la causa, previa però una intavolata pieggieria, che vaglia a rendere allo stesso *Assicuratore*, i danari ricevuti, con più il dieci per cento a titolo di condanna, qualora la sentenza fosse pronunziata a favore del medesimo; oltre l' interesse del sei per cento.

Art. 17. Per tutto quello che non si trove contemplato nella presente, e per tutte le differenze che potrebbero insorgere tra le parti contraenti, si riporteranno le medesime a quanto viene disposto dal Codice di Commercio adottato nel Regno Lombardo-Veneto, sino a tanto che emanata non sia dalla Corte di Vienna un' altra ordinanza, od altro codice nel particolare.

E per l'osservanza di quanto in questa si contiene l' *Assicuratore*, obbliga agli Assicurati tutto il suo fondo effettivo, sottoponendosi a' Tribunali competenti.

TRIESTE *li* *18*

N°

Triester Police auf Waaren.

(L. S.)

IN NOME DI DIO.

POLIZZA DI SICURTÀ A TUTTO RISCHIO

DELL'

AZIENDA ASSICURATRICE DI TRIESTE.

Si assicurano, a tutto rischio e pericolo, le mercanzie od altri effetti che saranno descritti nell' appiedi estesa, alli patti, modi e condizioni seguenti, e quelli di più che potranno essere convenuti ed inseriti in calce, ancorche diversificassero dalla presente:

Art. 1. Sono a rischio dell' *Assicuratore* tutte le perdite ed i danni che arrivano agli oggetti assicurati per cagione di tempesta, naufragio, investimento, urto fortuito, cangiamenti forzati di cammino di viaggio o di bastimenti, per getto, fuoco, preda, saccheggio, arresto per ordine di potenza qualunque, dichiarazione di guerra, rappresaglia, ed in generale per tutti gli altri accidenti di mare, nonchè la baratteria del padrone o capitano che comanda il bastimento, e le avarie che sono a carico dell' *Assicuratore* secondo il Manifesto di data 21 Marzo 1844, di cui un esemplare fu depositato nell' Uffizio di Borsa.

Art. 2. Si eccettuano dal rischio ed obbligo dell' *Assicuratore* li danni derivanti alle cose assicurate per calo, colaggio, spandimento, stiva e dogana, o guasto delle medesime per il loro vizio proprio, o difetto inerente alla cosa, come anche la ruberia del padrone, capitano, od equipaggio.

Nel caso che sopragiungesse una dichiarazione di guerra, o

qualche ostilità per parte di qualunque Potenza, l'Assicurato dovrà pagare all' *Assicuratore* sui rischi non esauriti fino al momento in cui sarà seguìta la dichiarazione o ostilità, un aumento di premio sulle somme assicurate pel maggior pericolo che corre per questo titolo. Per determinare questo aumento, l'Assicurato dovrà nominare un Giudice Arbitro entro le ventiquattro ore dal ricevimento della lettera di diffida dell' *Assicuratore*, il quale Arbitro, in unione a quello che avrà nominato quest' ultimo, passerà all' elezione di un terzo, perchè tutti tre collettivamente e sommariamente entro le 24 ore successive determinino l'aumento relativo al caso speciale a loro sottoposto, la quale decisione sarà inappellabile. Qualora l' Assicurato non passasse alla nomina nel detto termine o non pagasse prontamente gli aumenti de' premj stabiliti, si riterrà ciò come un suo tacito consenso di correre egli stesso il rischio di guerra, e l' *Assicuratore* non sarà tenuto a pagare i danni avvenuti od avvenibili per questo titolo.

Art. 3. Resta ferma e valida la sicurtà cogli obblighi medesimi all' *Assicuratore*, se accadesse che fosse fatto errore nel nome del padrone o capitano che comanda il bastimento, o se per morte o per altra cagione legittima, venisse il padrone o capitano stesso cambiato; purchè per tutte le altre circostanze si riconosca la verità ed identità del rischio assicurato ed assunto.

Art. 4. Il premio s' intenderà guadagnato dall' *Assicuratore* nel punto in cui firmerà la polizza di sicurtà, ed il suo rischio incomincierà dal momento che le mercanzie od altri effetti saranno stati imbarcati per condurli a bordo del bastimento, e terminerà allo scarico in terra; ma per il caso che l' assicurato negligesse di far scaricare le merci, e credesse a proposito di lasciarle nel bastimento, invece di metterle in magazzino, allora il rischio dell' *Assicuratore* finirà quindici giorni dopo l' arrivo del bastimento, ammenochè degli impedimenti o degli ostacoli legittimi non fossero il motivo, per cui le merci non hanno potuto essere sbarcate in questo spazio di tempo; ciocchè dovrà essere dimostrato in caso di disgrazia o di perdita.

Art. 5. Il rischio assicurato nella sua realità e quantità, dovrà essere comprovato colle consuete polizze di carico, o con equivalente documento, ed il valore sarà calcolato con li conti e fatture di costo e spese, o con altri adattati e sufficienti recapiti, ovvero sull' apprezzamento nell' estesa d' accordo vaglia o no; e con gli stessi fondamenti sarà calcolato l' interesse scoperto.

Art. 6. Si considera per sinistro maggiore, qualora il danno o perdita degli effetti assicurati sorpassi il cinquanta per cento dell' importo del costo e spese sino a bordo, o dell' apprezzamento stabilito, escluso sempre l' importo del nolo, oppure nel caso in cui le due avàrie, cioè, la generale e la particolare, facessero sorpassare la perdita al detto limite; e potrà in conseguenza aver luogo l' abbandono.

Art. 7. Nelli sinistri minori, ossiano casi d' avaria, non potrà aver luogo giammai l' abbandono; e così pure prima che il viaggio sia incominciato, e nemmeno quando la merce dopo qualunque sinistro accidente viene imbarcata per il destino in qualsiasi naviglio,

cioè i grani, frutti, salumi, ed altri generi deperibili entro tre mesi ed i non deperibili entro sei mesi dal giorno della notificazione.

Art. 8. Nei casi in cui l' abbandono può essere fatto, ed in quelli di ogni altro accidente a rischio dell' *Assicuratore*, dovrà l' assicurato, i suoi commessi od agenti, far notificare a quello di avvisi ricevuti. La notificazione dev' essere fatta entro tre giorni dalla ricevuta degli avvisi, e prima potendo.

Art. 9. L' abbandono dev' essere fatto all' *Assicuratore* nel termine di sei mesi, a cominciare dal giorno della suddetta notificazione, presentando ad esso gli atti giustificativi del rischio o mandato, e del sinistro, nonchè la dichiarazione di tutte le assicurazioni che ha fatte, o fatte fare, comprese quelle che ha ordinate, ed il danaro che ha preso a cambio marittimo sulle mercanzie; in mancanza di che, il termine del pagamento che deve cominciare a computarsi dal giorno dell' abbandono, sarà sospeso sino al giorno in cui presenterà le dette prove e dichiarazioni, senza che ne risulti alcuna proroga del termine stabilito per fare l' atto d' abbandono, trascorso il quale non sarà più ammesso.

Art. 10. In caso di naufragio od investimento con rottura, l' assicurato, commessi od agenti, devono, potendo, senza pregiudizio dell' abbandono da farsi a tempo e luogo, procurare il ricupero degli effetti; e sulla loro asserzione giurata, gli saranno accordate le spese di esso ricupero sino alla concorrenza del valore degli effetti ricuperati.

Art. 11. Nel caso di arresto per parte di qualunque potenza o de' loro corsari, notificata la notizia come all' articolo 8vo, non potrà aver luogo l' abbandono che dopo la prima sentenza di fondo, oppure dopo sei mesi dalla notificazione per le mercanzie non deperibili, e di tre mesi soltanto per li grani, salumi, frutti ed altri generi deperibili, presentando all' *Assicuratore* gli atti giustificativi e la dichiarazione, come all' articolo 9no; e dovrà l'assicurato, suoi commessi od agenti, nel corso del termine fissato, fare tutte le diligenze che possono dipendere da essi, affine di ottenere la liberazione degli effetti arrestati, e l' *Assicuratore* potrà dal canto suo separatamente, o di concerto cogli assicurati, agire per lo stesso fine, tanto in questo caso, quanto in quelli menzionati negli articoli precedenti.

Art. 12. Se spirato un anno, computabile dal giorno della partenza del bastimento, o dal giorno al quale si riferiscono le ultime notizie ricevute, l' Assicurato dichiara non aver ricevuto alcuna notizia del bastimento, egli potrà fare l'abbandono all' *Assicuratore* e chiedere il pagamento dell' assicurazione, senza che vi sia bisogno dell' attestato della perdita; trascorsa tale epoca l' Assicurato ha per agire il termine stabilito dall' articolo 9no. Se giungesse dopo esso bastimento, e venissero scaricate in terra le mercanzie assicurate nel dichiarato luogo a salvamento, l' abbandono sarà reputato come se fatto non fosse, e resteranno esse merci per conto dell' assicurato; e qualora fosse di già seguito il pagamento, dovrà l' assicurato restituire la somma incassata con l' interesse del mezzo per cento al mese, per il tempo che avrà ritenuto il denaro.

Art. 13. Ogni assicurazione fatta dopo la perdita o l'arrivo degli

ggetti assicurati è nulla, qualora vi sia presunzione, che prima della irma del contratto, l' assicurato abbia potuto essere informato della perdita, o l' *Assicuratore* dell' arrivo degli oggetti assicurati.

Art. 14. La presunzione esiste, se facendo il computo di quattro miglia e mezzo comuni italiane per ora, senza pregiudizio delle altre prove, si riconosca che dal luogo dell' arrivo o della perdita del bastimento, oppure dal luogo d' onde la prima notizia è giunta, questa ha potuto essere portata prima della sottoscrizione del presente contratto: tuttavia, se l' assicurazione è fatta su buone o cattive nuove, la presunzione mentovata non è ammessa.

Art. 15. Nel caso in cui, o per consenso delle parti, o per obbligo, si fa lo storno della sicurtà, l' *Assicuratore* avrà sempre guadagnato un premio di mezzo per cento.

Art. 16. Riconosciuto il caso a carico dell' *Assicuratore*, saranno pagate le rispettive somme assicurate, tanto agli assicurati, quanto ad ogni altro legittimo possessore della polizza, subito con lo sconto di tre per cento, con cambiali a tre mesi data, ed al momento che si firma la polizza pagherà l' assicurato il premio di sicurtà; ed in calce della presente colla firma di persona autorizzata dall' *Assicuratore* dovrà essere spiegato entro tre giorni dalla data della presente, il saldo realmente effettuato, senza il quale l' assicurato non avrà alcuna azione verso l' *Assicuratore*.

Art. 17. In caso di avaria, dovrà farsi il pagamento della quota spettante all' *Assicuratore* subito dopo che gli sarà presentato il regolamento legale, in contanti oppure con cambiali per Vienna o per Augusta, con il diffalco dell' aggio corrente in piazza il giorno del dovuto pagamento.

Art. 18. In ogni caso contenzioso di sinistro maggiore, si obbliga l' *Assicuratore* di pagare prima all' assicurato la somma assicurata, dopo la presentazione della petizione di merito, e poi litigare la causa, previa però una intavolata pieggeria, che valga a rendere all' *Assicuratore* i danari dati, con più il dieci per cento a titolo di condanna, qualora la sentenza fosse pronunziata a favore del medesimo, oltre l' interesse del mezzo per cento al mese.

Art. 19. Per tutto quello che non si trova contemplato nella presente, e per tutte le differenze che potrebbero insorgere tra le parti contraenti, si riporteranno le medesime a quanto viene disposto dal Codice di Commercio adottato nel Regno Lombardo-Veneto sino a tanto che emanata non sia della Corte di Vienna un' altra ordinanza, od altro codice sul particolare.

TRIESTE *li* *18*

N

Amsterdamer Police auf Casco.

Wij ondergeschrevenen verzekeren aan

of die het anders geheel of ten deele zoude mogen aangaan, vrien
of vijand, to weten elk voor de som bij ons hier ondergeteekend
van

en alle circumjacentiën van dien

op het casco en de kiel, het tuig, de tak-
laadje en het oorlogstuig van het schip met al deszelfs toebehooren, 4
mondbehoeften en alle onkosten tot in zee toe, (t geen God be-
ware) den voorz.

of iemand anders toebehoorende, genaamd daar schipper
op is of wie voor schipper of schippers in
zijne plaats zouden mogen varen,

zijnde de geassureerde ongehouden tot opgave van de denomie,
charter of soort van hetzelve schip; doch indien hetzelve moet
blijken van vurenhout getimmerd te zijn, zonder dat ons zulks zij
zijn opgegeven, zullen wij niet verder gehouden zijn dan tot het
voldoen van de helft der gevallene schade.

Het gemelde schip

Vrij van onkosten van ligdagen en van overwintering, en
vrij van schade en avarij gros onder drie ten honderd.

Nemende wij de risico mits deze tot onzen laste zan het uur en de dag af, dat het voorschr. schip een begin met laden van koopmanschappen zal hebben gemaakt of wel zoodra hetzelve een begin heeft gemaakt met den ballast voor de verzekerde reis in te nemen, en zal dezelve eindigen 21 dagen na dat het schip ter laatst gedestineerde lòsplaats zal zijn aangekomen of zooveel eerder als hetzelve géheel zal zijn ontlost. Zullende het voorz: schip mogen varen, voorwaarts, achterwaarts, wenden en keeren aan alle zijden, en door nood of met wille aannemen alle zulke havens of reeden als den schipper of schippers tot nut en vordering voor de voorschr. reis goeddunken zal. Bestaande wijders de voorz. risico: in alle gevaren ter zee, onweder, schipbreuk, stranden, overzeilen, aanzeilen, aanvaren of aandrijven, gedwongen verandering van koers, of van de reis, kappen, over boord werpen, brand, geweld, overstrooming, neming, kapers, roovers, aanhouding op last van hooger hand, verklaring van oorlog, represailles, nalatigheid, verzuim van schippers en scheepsvolk, als ook schelmerij van het voorz: scheepsvolk, en alle andere fortuinen van de zee bedacht, of onbedacht, gewoon of ongewoon, geene uitgezonderd; alle welke schaden door ons zullen worden betaald, ieder pro rato onzer geteekende som, en dat zonder korting, binnen drie maanden na het behoorlijk bewijs van dezelve.

En in zulke gevallen geven wij U geassureerden en alle anderen volkomen magt, om zoowel, ten onzen schade als tot ons voordeel, alle noodige middelen tot behoud van hed ten deze verzekerde interest in het werk te stellen, hetzelve, zoo het noodig is, te doen verkoopen en de penningen te distribuëren, zonder onze toestemming of volmagt te behoeven vragen, mits ons echter, zooveel de omstandigheden zulks zullen toelaten, behoorlijk daarvan preadverterende; de gevallene schade, zoowel als de alzoo gemaakte kosten, zullen door ons worden betaald, hetzij deze laatste met of zonder succes worden geimpendeerd, mits een en ander te zamen niet te boven ga de door ons verzekerde sommen, en zullen wij de rekening deswege geloof geven, op behoorlijk gejustificeerde bewijzen, of op den eed van dengenen, die dezelve zal hebben gedaan.

Voorts op conditie, dat wij ondergeteekende het 251 art. van het Wetboek van koophandel tegen den geassureerden niet zullen mogen inroepen tenzij de nagenoemde arbiters of het Provinciaal Geregtshof in Noord-Holland mogten beslissen, dat daartoe, in eenig geval, ter goeder trouw en volgens usantie alhier, termen voorhanden waren, waartegen het verzekerde intrest niet aan ons zal kunnen of mogen worden geabandonneerd, tenzij hetzelve oongetwijfeld zal verloren zijn, of dat er geen redelijke grond tot hoop van terugbekoming plaats heeft, in welke gevallen echter mede de toestemming en goedkeuring van arbiters of het welgemelde Geregtshof zal vereischt worden, alvorens deze bepaling in werking te kunnen brengen. Zijnde verder deze verzekering aangegaan onder uitdrukkelijke voorwaarde, dat art. 747 van hetzelve Wetboek van koophandel niet tegen ons kan worden ingeroepen, als zijnde aan dit art. door den verzekerden gerenuntieerd. Verders is bepaald dat wanneer er verschil over deze

polis, de gevolgen van dien, of de daarbij aangegane verzekering mogt ontstaan, alsdan partijen zich zullen onderwerpen aan de uitspraak van scheidsmannen, welke uitspraak echter aan hooger beroep poor het Provinciale Geregtshof van Noord-Holland, onderworpen zijn, mits dat hooger beroep geinterjecteerd worde binnen drie maanden na de beteekenis van het vonnis der scheidslieden; — is verder omtrent de benoeming dezer scheidslieden overeengekomen dat één door ieder der partijen en de derde door de alzoo benoemde scheidslieden, of in cas van verschil tusschen deze, alsdan door de Arrondissements Regtbank te Amsterdam zal worden benoemd, hetwelk mede voor de partij, welke in gebreke blijft hare keuze te te brengen, zal plaats grijpen; zullende de benoeming van de scheidslieden door ieder der partijen, gelijk mede die, welke de benoemde arbiters uitbrengen, moeten geschieden binnen veertien dagen, nadat zij daartoe zijn geinterpelleerd of uitgenoodigd en bij gebreke daarvan, de in gebreke blijvende partij of de scheidslieden gerekend worden geene keuze te willen uitbrengen, en alzoo de tusschenkomst van de voormelde Arrondissements Regtbank inroepen worden.

En zulks tegen genot van eene premie van ten honderd voor dewelke wij ondergeteekenden
in rekening courant hebben balast, en alzoo den geassureerde quiteren bij dezen.

Alles onder verband en submissie van onze personen en goederen, presente en toekomende, renuntiërende als lieden van van alle cavillatien en exceptien, die deze zouden contrarieren.

Aldus gedaan, ter goeder trouw en op alle goede en kwade tijdingen, In Amsterdam den

Amsterdamer Police auf Waaren.

Wij ondergeschrevenen verzekeren aan U

of die het anders geheel of ten deele zoude mogen aangan, vriend of vijand, te weten elk voor de som bij ons hier ondergeteekend, van

en alle circumjacentien van dien af tot

En dat op goederen, waren en koopmanschappen, gereed of niet gereed, en in het laatste geval hetzij ons daarvan kennis is gegeven of niet, geladen of nog te laden in het schip, hetwelk God beware, genaamd
daar schipper op is of wie voor schipper of schippers in zijne plaats zoude mogen varen, of hoe de naam van schipper of schip anders zoude mogen georthographeerd, gesteld of gespeld worden, en welke de designatie, charter of soort van hetzelve schip zoude mogen zijn.

Verder { lastgeving / lastgeving, voor zoo verre de vermelding daarvan volgens de wet vereischt wordt.

Het gemelde schip

Vrij van onkosten van ligdagen en van overwintering, en vrij van schade en avarij gros onder drie ten honderd.

Nemende wij de risico mits deze tot onzen laste van het uur en dag af, dat de voorschr. koopmanschappen zullen gebragt zijn op de kade of den wal, om van daar geladen te worden in het voorz. schip, of in schuiten, barken of ligters, om daarmede gevoerd te

worden aan boord van het gemelde schip, en zal dezelve loopen t
tijd toe, dat hetzelve schip tot de plaats of plaatsen als boven
zijn aangekomen, en de voorz. goederen, zonder eenige schad
verlies, aldaar gelost, vrijelijk en vredelijk op het land gebr
zullen zijn, in het vermogen van U geassureerde of Uwe gemach
den, mits dat de ontlossing geschiede binnen 15 dagen na het a
vement van het schip ter gedestineerde plaats, ten ware dat d
wettige verhindering de lossing in dien tijd niet had kunnen gesch
den, hetwelk, in gevalle van ramp of schade, bewezen zal moet
worden. Zullende het voorz. schip mogen varen, voorwaarts, a
terwaarts, wenden en keeren aan alle zijden en door nood of
wille aannemen alle zulke havens en reeën, als den schipper
schippers tot nut en vordering van de voorz. reize goeddunken za
en of door nood de gemelde goederen door dezelven ontladen
werden en herladen in eenig ander schip of schepen, klein of gro
hetwelk zij zullen mogen doen eigener authoriteit en zonder
consent te wachten, zullen wij de risico blijven loopen als of
goederen nooit ontladen waren geweest.

Bestaande wijders de voorz. risico: In alle gevaren ter z
onweder, schipbreuk, stranden, overzeilen, aanzeilen, aanvaren
aandrijven, gedwongen verandering van koers, van de reis of
het schip, over boord werpen, brand, geweld, overstrooming, mee
kapers, roovers, aanhouding op last van hooger hand, verbod
van oorlog, represailles, nalatigheid, verzuim of schelmerij van d
schipper of het scheepsvolk, zonder toedoen of voorkennis van
geassureerde geschiedende, en alle andere fortuinen van de z
bedacht of onbedacht, gewoon of ongewoon, geene uitgezonder
alle welke schaden door ons zullen worden betaald, ieder pro ra
onzer geteekende som, en dat zonder korting, binnen drie maande
na het behoorlijk bewijs van dezelve. En in zulke gevallen geef
wij U geassureerde en alle anderen volkomen magt, om, zoowel te
onzen schade als tot ons voordeel, alle noodige middelen tot behoe
van het ten deze verzekerde intrest in het werk te stellen, be
zelve, zoo het noodig is, te doen verkoopen en de penningen te
distribueeren, zonder onze toestemming of volmagt te behoeven te
vragen, mits ons echter, zoo veel de omstandigheden zulks zullen
toelaten, behoorlijk daarvan preadverteerende; de gevallene schade,
zoowel als de alzoo gemaakte kosten, zullen door ons worden be-
taald, hetzij deze laatste met of zonder succes worden geïmpendeerd,
mits een en ander te zamen niet te boven ga de door ons verze-
kerde sommen en zullen wij de rekening deswege geloof geven, of
behoorlijk gejustificeerde bewijzen, of op den eed van dengenen,
die dezelve zal hebben gedaan. Voorts op conditie, dat wij onder-
geteekenden het 251 art. van het Wetboek van koophandel tegen
den geassureerden niet zullen mogen inroepen, tenzij de nagenoemde
arbiters of het Provinciaal Geregtshof in Noord-Holland mogten be-
slissen, dat daartoe, in eenig geval, ter goeder trouw en volgens
usantie alhier, termen voorhanden waren, waartegen het verzekerde
intrest niet aan ons zal kunnen of mogen worden geabandonneerd,
tenzij hetzelve ongetwijfeld zal verloren zijn, of dat er geen rede-
lijke grond ot hoop van terugbekoming plaats heeft, in welke ge-

vallen echter mede de toestemming en goedkeuring van arbiters of het welgemelde Geregtshof zal vereischt worden, alvorens deze bepaling in werking te kunnen brengen. Zijnde verder deze verzekering aangegaan onder uitdrukkelijke voorwaarde, dat art. 267 alsmede art. 662 van het Wetboek van koophandel, het laatste art. voor zoo ver de opgaaf van den naam van den origineelen verzekerden betreft, niet door ons, en dat art. 747 van hetzelve Wetboek van koophandel niet tegen ons kan worden ingeroepen, als zijnde aan het laatste art. door den verzekerden gerenuntieerd. Verders is bepaald dat, wanneer er verschil over deze polis, de gevolgen van dien, of de daarbij aangegane verzekering mogt ontstaan, alsdan partijen zich zullen onderwerpen aan de uitspraak van scheidsmannen, welke uitspraak echter aan hooger beroep voor het Provinciale Geregtshof van Noord-Holland onderworpen zal zijn, mits dat hooger beroep geinterjecteerd worde binnen drie maanden na de beteekenis van het vonnis der scheidslieden; — en is verder omtrent de benoeming dezer scheidslieden overeengekomen, dat één door ieder der partijen en de derde door de alzoo benoemde scheidslieden, of in cas van verschil tusschen deze, alsdan door de Arrondissements Regtbank te Amsterdam zal worden benoemd, hetwelk mede voor de partij, welke in gebreke blijft hare keuze uit te brengen, zal plaats grijpen; zullende de benoeming van de scheidslieden door ieder der partijen, gelijk mede die, welke de benoemde arbiters uitbrengen, moeten geschieden binnen veertien dagen, nadat zij daartoe zijn geïnterpelleerd of uitgenoodigd en bij gebreke daarvan, de in gebreke blijvende partij of de scheidslieden gerekend worden geene keuze te willen uitbrengen, en alzoo de tusschenkomst van de voormelde Arrondissements Regtbank ingeroepen worden.

En zulks tegen genot van eene premie van ten honderd, voor dewelke wij ondergeteekenden de H^{a}
in rekening courant hebben belast, en alzoo den geassureerden quitteren bij dezen.

Alles onder verband en submissie van onze personen en goederen, presente en toekomende, renuntiërende als lieden van eer van alle cavillatien en exceptien, die deze zouden contrarieren.

Aldus gedaan, ter goeder trouw en op alle goede en kwade tijdingen, in Amsterdam den

Amsterdamer Casco-Police auf behaltene Ankunft.

Wij ondergeschrevenen verzekeren aan U
of die het anders geheel of ten deele zoude mogen aangaan, risi
of vijand, te weten elk voor de som bij ons hieronder geteekend
van

en alle circumjacentien van dien af tot

op het casco en de kiel, het tuig, de takelage
en het oorlogstuig van het schip met al desselfs toebehoore, de
mondbehoeften en alle onkosten tot in zee toe, (t geen God be-
ware) den voorz.

of iemand anders toebehorende, genaamd
daar schipper op is

of wie voor schipper of schippers in zijne plaats zouden
mogen varen,

zijnde de geassureerde ongehouden tot opgave van de designatie,
charter of soort van hetzelve schip; doch indien hetzelve meer
blijken van vurenhout getimmerd te zyn, zonder dat ons zulks zal
zijn opgegeven, zullen wij niet verder gehouden zijn dan tot het
voldoen van de helft der gevallene schade.

Het gemelde schip

Geschiedende deze Assurantie op het behouden arrivement van bovengemeld Schip, ter gedestineerde plaatse, en wel met dien verstande, dat wij ingeval zulks niet gebeurde, hetzij door schipbreuk als anderzints, (behoudens Art. 249, 640 en 641 van het Wetboek van koophandel) verloren gaan of verongelukken, onze geteekende sommen prompt en zonder eenige exceptie zullen voldoen, zoodra het ongeluk alhier bekend en ons aangekondigd zal zijn. Voorts wordt wel uitdrukkelijk bedongen, dat wij, in het geval van non-arrivement voornoemd, nimmer eenig genot zullen hebben van zoodanig gedeelt als door berging zoude mogen worden behouden (ten ware de aard van het intrest hierin naar billijkheid wijzigingen vorderde) waartegen wij vrij zijn van avarijgros en bijzondere avarij en van alle andere onkosten met of zonder succes geimpendeerd, zullende tot bewijs van intrest, waarde of eigendom verstrekken, deze polis, en hetgeen men verder ter goeder trouw zal kunnen produceren; renuntierende wel expresselijk als lieden van eer, van zoodanige artikelen van het Wetboek van koophandel, en andere, die deze verzekering zoude kunnen contrarieren of verbieden, beloovende ons daarmede nooit te zullen behelpen, waarom ook, met uitdrukkelijken afstand van ieders regt op hooger beroep, alle kwestien en verschillen, die wegens deze verzekering zouden kunnen ontstaan, definitivelijk zullen worden getermineerd door drie scheidsmannen, te benoemen op de wijze als in het gedruckte formulier dezer polis vermeld, en zulks binnen 14 dagen, nadat wij daartoe zijn geinterpelleerd, aan welke scheidsmannen nu voor alsdan de bevoegdheid toegekend wordt, om als goede mannen naar billijkheid te oordeelen en uitspraak te doen.

Vrij van onkosten van ligdagen en van overwintering, en vrij van schade en avarij gros onder 3 ten honderd.

Nemende wij de risico mits dezen tot onzen laste, van het uur en dag af, dat het voorschr. schip een begin med laden van koopmanschappen zal hebben gemaakt of wel zoodra hij een begin heeft gemaakt met den ballast voor de verzekerde reis in te nemen, en zal dezelve eindigen 21 dagen na dat het schip ter laatst gedestineerde losplaats zal zijn aangekomen of zooveel eerder als hetzelve geheel zal zijn ontlost. Zullende het voorz. schip mogen varen, voorwaarts, achterwaarts, wenden en keeren aan alle zijden, en door nood of met wille aannemen alle sulke havens of reeën als den schipper of schippers tot nut en vordering voor de voorschr. reis goeddunken zal. Bestaande wijders de voorz. risico in alle gevaren ter zee, onweder, schipbreuk, stranden, overzeilen, aanzeilen, aanvaren of aandrijven, gedwongen verandering van koers of van de reis, kappen, over boord werpen, brand, geweld, overstrooming, neming, kapers, roovers, aanhouding op last van hooger hand, verklaring van oorlog, represailles, nalatigheid, verzuim van schippers en scheepsvolk, als ook schelmerijen van het voorz. scheepsvolk, en alle andere fortuinen van de zee, bedacht of onbedacht, gewoon of ongewoon, geene uitgezonderd; alle welke schaden door ons zullen worden betaald, ieder pro rato onzer geteekende som, en

dat zonder korting, binnen drie maanden na het behoorlijk bewijs van dezelve.

En in zulke gevallen geven wij U geassureerden en alle anderen volkomen magt, om, zoowel ten onzen schade als tot ons voordeel, alle noodige middelen tot behoud van het ten dezen verzekerde intrest in het werk te stellen, hetzelve zoo het noodig is te doen verkoopen en de penningen te distribueren, zonder onze bestemming of volmagt te behoeven te vragen, mits ons echter, zooveel de omstandigheden zulks zullen toelaten, behoorlijk daarvan praeadverterende; de gevallene schade, zoowel als de alzoo gemaakte kosten, zullen door ons worden betaald, hetzij deze laatsten met of zonder succes worden geïmpendeerd, mits een en ander te zamen niet te boven ga de door ons verzekerde sommen, en zullen wij derekening deswegen geloof geven, op behoorlijke gejustificeerde bewijzen, of op den eed van dengenen die dezelve zal hebben gedaan.

Voorts op conditie, dat wij ondergeteekenden het 251 art. van het Wetboek van koophandel tegen de geassureerden niet zullen mogen inroepen, tee zij de nagenoemde arbiters of het Provinciaal Geregtshof in Noord-Holland mogten beslissen, dat daartoe, in eenig geval, ter goeder trouw en volgens usantie alhier, termen voorhanden waren; waartegen het verzekerde intrest niet aan ons zal kunnen of mogen worden geabandonneerd, ten zij hetzelve ongetwijfeld zal verloren zijn, of dat er geen redelijke grond tot hoop van herbekoming plaats heeft, in welke gevallen echter mede de toestemming en goedkeuring van arbiters of het welgemelde Geregtshof zal vereischt worden, alvorens deze bepaling in werking te kunnen brengen. Zijnde verder deze verzeekering aangegaan onder de uitdrukkelijke voorwaarde, dat art. 747 van hetzelve Wetboek van koophandel niet tegen ons kan worden ingeroepen, als zijnde aan dit art. door den verzekerden gerenuntieerd. Verders is bepaald, dat, wanneer er verschil over deze polis, de gevolgen van dien of de daarbij aangegane verzekering mogt ontstaan, alsdan partijen zich zullen onderwerpen aan de uitspraak van scheidsmannen, welke uitspraak echter aan hooger beroep voor het Provinciale Geregtshof van Noord-Holland onderworpen zal zijn, mits dat hoger beroep geïnterjecteerd worde binnen drie maanden na de beteekening van het vonnis der scheidslieden; — en is verder omtrent de benoeming dezer scheidslieden overeengekomen, dat één door ieder der partijen en de derde door de alzoo benoemde scheidslieden, of in cas van verschil tusschen deze, alsdan door de Arrondissements Regtbank te Amsterdam zal worden benoemd, hetwelk mede voor de partij, welke in gebreke blijft hare keuze uit te brengen, zal plaats grijpen; zullende de benoeming van de scheidslieden door ieder der partijen, gelijk mede die, welke de benoemde arbiters uitbrengen, moeten geschieden binnen veertien dagen, nadat zij daartoe zijn geïnterpelleerd of uitgenoodigd en bij gebreke daarvan, de in gebreke blijvende partij of de scheidslieden gerekend worden geene keuze te willen uitbrengen, en alzoo de tusschenkomst van de voormelde Arrondissements Regtbank ingeroepen worden.

En zulks, tegen genot van eene premie van ten honderd, voor dewelke wij ondergeteekenden in rekening courant hebben belast, en alzoo den geassureerden quiteren bij dezen.

Alles onder verband en submissie van onze personen en goederen, presente en toekomende, renuntiërende als lieden van eer van alle cavillatien en exceptien, die dezen zouden contrarieren.

Aldus gedaan, ter goeder trouw en op alle goede en kwade tijdingen, in Amsterdam den

Barceloneſer Police.

PÓLIZA DE LA COMPAÑÍA BARCELONESA

de Seguros Marítimos.

Cantidad asegurada P. Ftes.

Buque — Premio %..... P. Ftes.

Capitan — Póliza.....,.. „

Viaje — Sou P. Ftes.

Condiciones Generales.

Articulo 1.º La Compañia toma á su cargo con arreglo al art. 861 del Código de Comercio, todos los riesgos, pérdidas ó daños que acaecieren á los objetos asegurados conducidos bajo de cubierta por varamiento ó empeño de la nave con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio ó abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque; por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra (con el aumento de premio que se arreglará segun el art. 879 del Código de Comercio); embargo por órden del Gobierno, retencion por órden de potencia estraña, represalias, y generalmente por todos los accidentes ó riesgos de mar.

Correrán sin embargo de cuenta del asegurado los riesgos de guerra si á los diez dias de saberse en esta plaza su declaracion ó principio de hostilidades, no se presenta á promover ante la Com-

pañía las diligencias para pago del aumento de premio que le corresponda.

Art. 2.º No se responde de riesgo de secuestro, comiso ni perjuicio de ninguna clase que proceda de contrabando, sea quien fuere el causante. Tampoco responde la Compañía del riesgo de sublevacion á bordo, ni de las consecuencias de conato ó ruptura de bloqueos.

Art. 3.º La Compañía es libre de los perjuicios que sobrevengan por esplosion de máquinas en los vapores, ó de pólvora tenida á bordo de un buque como cargamento; pero esta última esclusion comprende solo al buque y á la misma pólvora.

Art. 4.º En los seguros á término no se responde de ningun riesgo en las navegaciones del Canal de la Mancha, Mar Negro, del Norte ó Báltico, durante la época desde 1.º de octubre hasta 31 de marzo inclusives. Los riesgos del Senegal quedan escluidos en todo tiempo.

Art. 5.º Se esceptúa y no responde la Compañía de avería simple accidental de mar de los frutos secos y verdes, líquidos, cristales, porcelana, zumaque, pescado seco y salado, tasajo, cueros salados, queso, sal, grana, grasas y mantecas. Sin embargo, si la avería procede de naufragio, varamiento ó choqué de la nave con rotura en ella, imposibilidad de navegar, ó necesidad de auxilios estraños, será á cargo de la Compañía bajo la franquicia que se dirá en el art. 11.

Art. 6.º Tampoco se responde de avería en los daños que resulten por corrupcion, derrame, rotura, moho, y cualquiera otro perjuicio que proceda de vicio propio de la cosa, ni de los cascos ó vasijas en que vaya, ni de su estiva.

Art. 7.º En los seguros sobre efectivo, solo se responde de pérdida total. En los seguros sobre cambios marítimos de cualquiera especie, la Compañía es libre de avería particular.

Art. 8.º Los riesgos de esta póliza comenzarán sobre el casco, quilla, aparejos, armamento y vituallas, desde el momento en que el buque levante anclas, y cesan á las 24 horas despues de haber llegado á su destino. A la vuelta, en los seguros para viaje redondo, correán los riesgos á cargo de la Compañía desde que la nave se haga á la vela para el puerto de su regreso, y cesarán como anteriormente.

Art. 9.º Los riesgos sobre mercaderías de cualquiera especie que sean, comenzarán á correr desde que se embarquen en el puerto de su espedicion, hasta que sean puestas en tierra en el puerto de su destino.

Tambien son de cuenta de la Compañía los riesgos de barcazas, lanchas, ó botes para llevar las mercaderías y traerlas de bordo; pero para lo primero es preciso que el seguro preceda al embarque, ó á la noticia de este.

La Compañía concede para la descarga veinte dias laborables desde la llegada del buque, pasados los cuales satisfará el asegurado un aumento de premio, á razon de ½ p. % al mes.

Art. 10. En los seguros á término sobre buques, se arreglarán las averías de cada viaje por separado, y se satisfará el escedente

de 8 p. % en las averías simples ó particulares, y 5 p. % en la averías gruesas ó generales. En los viajes determinados, sencillos ó redondos, se pagará el escedente de 3 p. % en las averías gruesas y de 5 p. % en las simples, liquidándose tambien con separacion las averías del viaje de ida del de vuelta, en los redondos.

Art. 11. En las averías gruesas sobre mercaderías pagará la Compañía el escendente de 3 p. % del valor asegurado, y en las simples los escedentes de los que se designan, segun sus clases y empaques en la siguiente nomenclatura:

TRES por ciento.	CINCO por ciento.	DIEZ por ciento.		QUINCE por ciento.
Algodon en rama.	Aceite en botijuelas ó redomas encajonadas.	Anis en sacos.	Legumbres secas, en sacos.	Arroz en sacos.
Almendra en cáscara.	Anil en zurrones ó cajas.	Azúcar en idem.	Lencería.	Cristales.
Azafran en balas.	Arroz en barricas.	Azafran en cajas.	Listonería en cajas.	Cueros salados.
Cera.	Azúcar en id. ó cajas	Barrilla.	Panos.	Frutas secas y verdes.
Cobre.	Canela en idem.	Cacao en sacos.	Papel blanco en balas.	Granos á prorata.
Harina en barriles.	Fierro.	Café en idem.	Papel de estraza.	Grana.
Jarcia.	Grana cochinilla en zurrones.	Cáñamo y lino en rama.	Pimienta en sacos.	Grasas.
Lanas lavadas.	Masas de pasta en cajones.	Canela en churlos.	Pieles finas en fardos.	Legumbres á prorata.
Plomo.	Mercería en cajas ó barriles.	Clavos de comer en fardos.	Sedería en rama.	Lienzo.
Palos de tinte.	Nuez moscada en barriles ó cajas.	Cueros al pelo.	Salitre.	Líquidos.
Sebo.	Tabaco labrado en barriles ó cajas.	Droguería.	Tabaco en rama.	Manteca.
	Té en cajas.	Goma.	Tejidos de seda, algodon ó lana en cajones ó tercios.	Pescado seco ó salado.
	Zarzaparrilla.	Granos cereales, en sacos.		Porcelana.
		Harina en sacos.		Queso.
		Hilaza en balas.		Sal.
		Jabon en cajas.		Semillas á prorata.
		Libros.		Tasajo.
				Zumaque.

Art. 12. Si sobreviniese avería particular sobre alguna mercadería no comprendida en las precedentes clasificaciones, la cuota de franquicia se arreglará por la analogia que tenga con las detalladas en ella, teniendo presente la diferencia de empaque, para su mayor ó menor franquia.

Art. 13. Las averías particulares que en vez de un quebranto material se produzcan solo de gastos ocasionados á consecuencia de fuerza mayor insuperable de mar, se liquidarán con entera separacion, pagándose en proporcion del seguro, con deduccion de una franquicia de 3 p. %.

Art. 14. Los gastos de averiguacion y prueba se abonarán en el único caso de que la avería á cargo de la Compañía esceda en sí misma de la franquicia, no permitiendo su acumulacion en caso contrario.

Art. 15. Para los arreglos de avería y reparaciones de buques no se admitirán sino los objetos que deban reemplazar ó hayan reemplazado las pérdidas ó daños por accidentes marítimos: sus costos se soportarán por la Compañía con la deduccion de una tercera parte del valor justificado del reparo, tanto en las primeras materias como en mano de obra y jornales, para equilibrar la diferencia de lo viejo á lo nuevo, no haciéndose la deduccion sobre las anclas y cadenas.

Los salarios y alimentos de la tripulacion durante las detenciones para reparos del buque ó por cualquiera otro motivo, no son á cargo de la Compañía.

Los premios de gruesa para gastos de reparaciones ú otros admitidos, solo serán á cargo de la Compañía proporcionalmente hasta el punto donde rinda el viaje asegurado.

Art 16. En caso de avería particular producida por alguna de las causas de que responde esta póliza, se tomará la diferencia entre el producto bruto que las mercaderías averiadas debieron rendir en el lugar de su destino llegando en estado sano, y el que se obtenga en subasta pública á consecuencia del daño padecido, y sobre ella pagará la Compañía la parte proporcional que le corresponda, deduciendo siempre la merma á que tal vez se halle afecto el artículo.

Si el valor que en el arreglo se calculáre en estado sano á los efectos asegurados en el lugar de su destino fuese mayor que el que ha cubierto esta póliza, entrará el asegurado á contribuir como asegurador por el escedente.

Art. 17. Aunque los objetos asegurados se valúen para contribuir á la avería gruesa en mayor precio del que en esta póliza se les ha dado, la Compañía no pagará mas que la proporcion correspondiente á la cantidad sobre que ha cobrado premio. Si la valuacion fuese menor, se resarcirá proporcionalmente hasta el máximo satisfecho, y nada mas.

Los valores del buque perdidos por avería gruesa contribuirán tambien á la avería.

Art. 18. En los seguros á pérdida total, se comprenden todos los casos en que proceda el abandono.

Art. 19. Las averías, daños ó pérdidas por abandono, en los casos previstos por las leyes, serán pagados por la Compañía en moneda efectiva sonante de oro ó plata, al portador de esta póliza sin necesidad de poder alguno, á los diez dias precisos y perentorios de habérsele presentado los documentos que justifiquen suficientemente que ha ocurrido la pérdida por alguna de las causas de que responde el seguro.

Art. 20. En caso de abandono del buque, serán de cuenta esclusiva del naviero los salarios y empeños que se adeuden por viajes anteriores al del siniestro.

Los valores de las motas se reducirán al importe proporcional de las ultimas facturas de embarque, si fuesen menores que en su orígen.

Art. 21. Llegado el caso previsto en los articulos 904 y 908 del Código de Comercio, deberá satisfacer el asegurado, si el seguro es á término, los premios correspondientes hasta el dia en que deba verificarse el pago de la cantidad asegurada.

Art. 22. La Compañía permite una escala voluntaria sin cambio de ruta; pasando de una devengará 1/8 p. % cada escala mas que se haga.

Si el buque hiciese cuarentena en Lazareto, la Compañía cobrará 1/4 p. % por este aumento de riesgo, si hubo espurgo; si solo fuese observacion, se limitará el aumento á un octavo.

Art. 23. Los buques asegurados á término que emprendieren viajes largos, sufrirán 1 p. % de recargo por cada vez que doblaren los Cabos de Buena Esperanza ú Hornos.

Art. 24. Esta póliza será válida aun cuando en ella se omita cualquiera de las formalidades prescritas en el art. 841 y demas del Código de Comercio, sujetándose en todo lo que en las condiciones espresadas no quede estipulado á lo que previene sobre seguros marítimos el mismo Código de Comercio. En caso de discordia se someten las partes al juicio de dos árbitros arbitradores y amigables componedores, nombrados respectivamente por ellas, y de un tercero para el caso de discordia, que nombrarán dichos árbitros antes de entrar en funciones, y si no se avienen en este nombramiento el tercero lo nombrará el Tribunal de Comercio. Los acuerdos ejecutados en la forma espresada, obligarán irremisiblemente á las partes, y en caso de que alguna de ellas se negase á nombrar el árbitro que le corresponde, se verificará el nombramiento de oficio.

Con arreglo á las condiciones generales que preceden, aplicables al presente caso, á las particulares que se esplicarán, y mediante el premio de

por ciento, asegura la Compañía Barcelonesa de Seguros marítimos de cuenta y riesgo de quien pertenezca

Y para que conste donde convenga lo firmo en Barcelona á las horas de la del dia del mes del año de mil ochocientos

Registrado *El Director,*

Copenhagener Casco-Police

der

Königl. octroirten See-Assekuranz-Compagnie.

CASCO POLICE.

№

Det Kongelig octrojerede Kjöbenhavnske Sö-Assurance-Compagnie

forsikkrer herved for

den Summa Rigsbankdaler rede Sölv

paa det som södygtigt og kravelbygget angivne Skib
som Gud bevare, fört af Skipper
eller hvem der i hans Sted maatte komme til at före det, og bestemt fra

for hvilken Forsikkring Compagniet har betinget sig en Præmie af pCt. Om benævnte Skib, som af den Assurerede er taxeret til Assurance-Præmien beregnet, haves ingen anden eller senere Efterreteing, end at

§ 1. Naar ikke anderledes i Policen er bestemt, tager Risicoen sin Begyndelse fra den Tid, at Skibet har begyndt at indtage sin Ladning, eller Ballast, og vedvarer indtil det er ankommet til Bestemmelsesstedet og der er udlosset; dog ophörer Risicoen, naar Losningen ikke er tilendebragt inden 15 Dage efter Skibets Ankomst.

§ 2. Ved denne Assurance paatager Compagniet sig at erstatte ethvert Tab, eller enhver Skade, som hidrörer fra Sö, Storm, Uveir, Ild, Skibbrud, Stranding, Arrester og Anholdelser af anerkjendte og ikke anerkjendte Regjeringer, fiendtlige Opbringelser og Repressalier, Molestering af Sörövere, Uagtsomhed af Skipper og Mandskab, Skjelmerie af Mandskabet, men ikke af Skipperen, og fra de Farer, som fornævnte Skib, uden den Assureredes Skyld og Minde, maatte blive udsat for, dog at Skaden udgjör 3 pCt. af den forsikkrede Sum, hverken ved Clausulerne i Policen og Bestemmelserne i Compagniet Convention, eller efter Assurance-Contractens Natur og bestaaende Coutumer, er unddragen fra Erstatning.

§ 3. Uden at nærværende Assurance derved fortabes, maa Skibet paa den opgivne Reise seile frem og tilbage, vende og dreie og anlöbe, samt opholde sig paa andre Havne eller Pladser, end de i denne Police benævnte, naar en saadan Deviation er nödvendig til Betryggelse for Skib og Gods, eller er bevirket ved nogen anden gaaelig Hændelse, alt under Forudsætning, at Skipperen iagtager Conventionens Forskrift, at forsyne sig med Lods paa Lodsnødig farvand.

§ 4. I ulykkelige Tilfælde, som Gud i Naade afvende, er det den Assureredes Pligt, strax at underrette Compagniet om den indtrufne Skade og at træffe de fornödne Foranstaltninger til Skadens Formindskelse; dog forbeholder Compagniet sig sin Ret til, hvis det dertil finder Anledning, ad meddele ham de Forholdsregler, som skulle iagttages. Erstatningen udbetales til den, som er i Besiddelse af Policen, i det seneste 2 Maaneder efter, at Skaden behörigen er beviist, imod at der for total Skade, eller i Tilfælde af, at Skibet bortsælges, afkortes 2 pCt. af den assurerede Sum.

§ 5. Til Sikkerhed for den Assurerede tjener Compagniets Fond af 600,000 Rbdlr. rede Sölv, hvorpaa der paa eengang ikke maa löbes en större Risico, end 3,000,000 Rbdlr. rede Sölv.

* * *

§. 6. Under Assurancens Forlis, skal Skibet og Ladningen være forsynede med alle paabudne Documenter og enhver Regjerings Toldanordninger nöje opfyldes.

§ 7. Particulair Skade paa Skibets Skrog, foraasaget ved haard Veir, betales ikkun med det Halve, forsaavidt Skaden ei reiser sig fra Stöden; og dersom Skibet uanmeldt gaaer ballastet, erstattes ikkun det Halve af den Sum, som vilde være bleven beregnet til Havarie grosse, naar Skibet havde havt Ladning inde.

§ 8. Er Assurancen tegnet for egen Regning, skal Compagniet, uagtet Policen er overdraget til tredie Mand, være berettiget til, i den Erstatning, som efter samme Police maatte tilkomme den

Forsikkrede, forlods at afdrage det Præmiebelöb med paalöbne Renter, som den Forsikkrede, paa Grund af andre Assurancer, maatte være Compagniet skyldig.

De i denne Police trykte Bestemmelser skulle ikke gielde mod de skrevne.

Kjöbenhavn den

Til Bekræftelse under Compagniets Segl og de Committeredes Underskrift.

Rbdlr. rede Sölv forsikkret Capital		
Præmien	Rbdlr.	ß r. S.
Policen	—	—
Summa:	Rbdlr.	ß r. S.

Copenhagener Waaren-Police

der

Königl. octroirten See-Assekuranz-Compagnie

VARE-POLICE.

№

Det Kongelig octrojerede Kjöbenhavnske Sö-Assurance-Compagnie

forsikkrer herved for

den Summa Rigsbankdaler rede Sölv

paa

som i ulykkelige Tilfælde nærmere skal forklares og som ere indladede, eller skulle indlades, i det som södygtigt og kravelbygget angivne Skib
som Gud bevare, fört af Skipper eller hvem der i hans Sted maatte komme til at före det, og bestemt fra

for hvilken Forsikkring Compagniet har betinget sig en Præmie af pCt. Den forsikkrede Gjenstands Værdie er af den Assurerede taxeret til Assurance-Præmien beregnet. Om Skibet haves ingen anden eller senere Efterretning, end at

§ 1. I ulykkelige Tilfælde gives ingen Ristorno.

§ 2. Naar ikke anderledes i Policen er bestemt, tager Risicoen sin Begyndelse fra den Tid, at Varerne ere komne ombord i Skibet, eller ere bragte i Baade, Pramme, Lichters, for at föres til Skibet, og vedvarer indtil de ere komne til Bestemmelsesstedet og der ere udlossede; dog ophörer Risicoen, naar Losningen ikke er tilendebragt inden 15 Dage efter Skibets Ankomst.

§ 3. Ved denne Assurance paataget Compagniet sig at erstatte ethvert Tab, eller enhver Skade, som hidrörer fra Sö, Storm, Uveir, Ild, Skibbrud, Stranding, Arrester og Anholdelser af anerkjendte og ikke anerkjendte, Regjeringer, fiendtlige Opbringelser og Repressalier, Molestering of Sörövere, Uagtsomhed og Skjelmerie af Skipper og Mandskab, og fra de Farer, som fornævnte Gods, uden den Assureredes Skyld og Minde, maatte blive udsat for, dog at Skaden udgjör 3 pCt. af den forsikkrede Sum og hverken ved Clausulerne i Policen og Bestemmelserne i Compagniets Convention, eller efter Assurance-Contractens Natur og bestaaende Coutumer, er unddragen fra Erstatning.

§ 4. Uden at nærværende Assurance derved fortabes, maa Skibet paa den opgivne Reise seile frem og tilbage, vende og dreje og anlöbe, samt opholde sig paa andre Havne eller Pladser, end de i Policen benævnte, naar en saadan Deviation er nödvendig til Betryggelse for Skib og Gods, eller er bevirket ved nogen uundgaaelig Hændelse.

§ 5. I ulykkelige Tilfælde, som Gud i Naade afvende, er det den Assureredes Pligt, strax at underrette Compagniet om den indtrufne Skade og at træffe de fornödne Foranstaltninger til Skadens Formindskelse; dog forbeholder Compagniet sig sin Ret til, hvis det dertil finder Anledning, at meddele ham de Forholdsregler, som skulle iagttages. Erstatningen udbetales til den, som er i Besiddelse af Policen, i det seneste 2 Maaneder efter, at Skaden behörigen er bleven beviist, imod at der for total Skade, eller i Tilfælde af, at Godset bortsælges paa et andet Sted, end Bestemmelsesstedet, afkortes 2 pCt. af den assurerede Sum.

§ 6. Til Sikkerhed for den Assurerede tjener Compagniets Fond af 600,000 Rbdlr. rede Sölv, hvorpaa der paa eengang ikke maa löbes en större Risico, end 3,000,000 Rbdlr. rede Sölv.

* * *

§ 7. Naar andre Betingelser ikke ere vedtagne, er Compagniet fri for Beskadigelser, undtagen i Tilfælde af Stranding, paa alle Slags

Varer, som kunne indbefattes under Benævnelsen af Kornvarer. Sædearter, Malt, Brød, Meel, Gryn, Fiskevarer, saltet Kjød, Ost, friske og tilberedte Frugter, Specerier, Medicinal-Varer, raae Sukkere, Sække og Maatter, raffinerede Sukkere, Tobak, Humle, Oliekager, Potaske, Salt og Salpeter, Trælast, Huder og Skind, Papir og trykte Sager, Bijouterie- og Galanterievarer, Jern og Jernarbeide, Messingvarer, Staal og Staalarbeide, Fjædre, Pelsværk, Bohave, Instrumenter, Kobberstik og Steentryk, Farver og Farvestoffer, Porcellain, Steentöi og Glasvarer.

§ 8. Compagniet er fremdeles fritaget for Erstatning af Leakagie paa alle flydende Varer, undtagen i Tilfælde af Stödning paa Grund, eller Standing, og det indestaaer ikke for Beskadigelse paa raae Sukkere i andre Emballager, end ovennævnte, Kaffe i Sække, Læder, Uld, uldne Varer, Bomuld, Garn, Hör, Hamp og alle Slags Lærreder og Seilduge, under 10 pCt.

§ 9. Paa alle andre Varesorter godtgjöres den Beskadigelse, som overstiger 3 pCt.

§ 10. Naar Varer, hvis Beskadigelse, ifölge denne Police Betingelser, kan falde Compagniet til Last, i beskadiget Tilstand ankomme til Bestemmelsesstedet, skal Tabet, der viser sig ved at fradrage de bortsolgte beskadigede Varers Bruttobelöb fra Bruttobelöbet af ubeskadigede Varer af samme Slags, beregnes i Procenter over sidstnævnte Belöb, og derefter ligesaamange Procenter godtgjöres af den forsikkrede Sum. Desuden erstattes alle formedelst Beskadigelsen foranledigede Omkostninger.

§ 11. Under Assurancens Forlis, skal Skibet og de assurerede Varer være forsynede med alle paabudne Documenter og enhver Regjerings Toldanordninger nöje opfyldes.

§ 12. Er Assurancen tegnet for egen Regning, skal Compagniet, uagtet Policen er overdraget til tredie Mand, være berettiget til, i den Erstatning, som efter samme Police maatte tilkomme den Forsikkrede, forlods at afdrage det Præmiebelöb med paalöbne Renter, som den Forsikkrede, paa Grund af andre Assurancer, maatte være Compagniet skyldig.

De trykte Bestemmelser, som Policen indeholder, skulle ikke gjelde mod de skrevne.

Kjöbenhavn den

Til Bekræftelse under Compagniets Segl og de Committeredes Underskrift

Rbdlr. rede Sölv	forsikkret	Capital
Præmien	Rbdlr.	ß r. S.
Policen	—	—
Summa:	Rbdlr.	ß r. S.

Copenhagener Casco-Police

der Privat-Assekuradeure.

№

POLICE paa CASCO.

De private Assurandeurer i Kjöbenhavn forsikkre herved, hver for sig og hver for den Andeel, som findes anført i den om Assurancen indgivne Begjæring, for

den Summa Rigsbankdaler

paa det som södygtigt og kravelbygget angivne Skib

som Gud bevare, fört af Skipper eller hvem der i hans Sted maatte komme til at före det, og bestemt fra

for hvilken Forsikkring Assurandeurerne have betinget sig en Præmie af pCt. Om benævnte Skib, hvis Casco af den Assurerede er taxeret Assurance-Præmien beregnet, haves ingen anden eller senere Efterretning end, at

§ 1. Naar ikke anderledes i Policen er bestemt, tager Risicoen sin Begyndelse fra den Tid, at Skibet har begyndt at indtage sin Ladning eller Ballast, og vedvarer indtil det er ankommen Bestemmelsesstedet og der udlosset; dog ophörer Risicoen, [illegible] Losningen ikke er tilendebragt inden 15 Dage efter Skibets Ank[illegible]

§ 2. Ved denne Forsikkring paatage Assurandeurerne sig, [illegible] for sin Andeel, at erstatte ethvert Tab eller enhver Skade, som [illegible] drörer fra Sö, Storm, Uveir, Ild, Skibbrud, Stranding, Arrester, Anholdelser af anerkjendte og ikke anerkjendte Regjeringer, fjendlige Opbringelser og Repressalier, Molestering af Sörövere, [illegible] somhed af Skipper og Mandskap, Skjelmerie af Mandskabet [illegible] ikke af Skipperen, og fra de Farer, som fornævnte Skib, uden [illegible] Assureredes Skyld og Minde, maatte blive udsat for, dog at Skaden udgjör 3 pCt. af den forsikkrede Sum, og hverken ved Clausulerne i Policen, den Forsikkredes Begjæring, det Kjöbenhavnske Sö-Assurance-Compagnies Convention, eller efter Assurance-Contractens [illegible] of bestaaende Coutumer, er unddragen for Erstatning.

§ 3. Uden at nærværende Assurance derved fortabes, [illegible] Skibet paa den opgivne Reise seile frem og tilbage, vende og [illegible] og anlöbe samt opholde sig paa andre Havne eller Pladser, [illegible] i denne Police benævnte, naar en saadan Deviation er nödvendig til Betryggelse for Skib og Gods, eller er bevirket ved nogen [illegible] gaaelig Hændelse, alt under Forudsætning, at Skipperen opfylder [illegible] Kjöbenhavnske Sö-Assurance-Compagnies Convenrions Forskrift [illegible] forsyne sig med Lods paa Lodsmandsfarvand.

§ 4. I ulykkelige Tilfælde, som Gud i Naade afvende, er [illegible] den Assureredes Pligt, strax at underrette Assurandeurerne om [illegible] indtrufne Skade og at træffe de fornödne Foranstaltninger til S[illegible] dens Formindskelse, dog forbeholde Assurandeurerne sig deres [illegible] til, hvis de dertil finde Anledning, at meddele ham de Forholdsregler, som skulle iagttages. Den Assurerede er ligeledes pligtig [illegible] æske Assurandeurernes Erklæring, om de ere villige til at gjöre [illegible] til det Beskadigedes Istandsættelse fornödne Forskud, forsaavidt [illegible] kan falde dem til Last. Naar Saadant ei iagttages skulle Assurandeurerne under alle Omstændigheder være fritagne for at [illegible] nogen Bodmeriepræmie.

§ 5. Assurandeurerne betale, hver for sig, deres procentiske Andeel af Erstatningen til den, som er i Besiddelse af Policen, 2 Maaneder efterat Skaden behörigen er beviist, imod at der for total Skade, eller naar Skibet bortsælges, afkortes 2 pCt. af den assurerede Sum.

* * *

§ 6. Til Afgjörelse af alle ved Krig foraarsagede Skader og Tab stille Assurandeurerne en Capital af Rbd. 300,000, som bliver at fordele over alle Krav for Skader af dette Slags, saaledes at enhver Assurandeur tilsvarer sin Andeel, i det han indestaaer med Rbd. 3000 for enhver Procent, som hans Andeel udgjör af samtlige Assurancer. For alle andre Skader indestaae Assurandeurerne, hver for sig og sin Andeel, med hele deres Formue. Til Sikkerhed for

Ansvar er af Assurandeurerne deponeret i Nationalbanken den de Vatuta af Rbd. 150,000, er Eet Hundrede og Halvtredsindstyve usinde Rigsbankdaler, eller Rbd. 1500, er Eet Tusind Fem Hunede Rigsbankdaler for hver Andeel af een Procent.

§ 7. Under Assurancens Forliis skal Skibet og Ladningen være rsynede med alle paabudne Documenter og enhver Regjerings Tolnordninger nöie opfyldes.

§ 8. Particulair Skade paa Skibets Skrog, foraarsaget ved aardt Veir, betales ikkun med det Halve, forsaavidt Skaden ei iser sig fra Stöden; og dersom Skibet uanmeldt gaaer ballastet, stattes ikkun det Halve af den Sum, som vilde være bleven begnet til Havarie Grosse, naar Skibet havde havt Ladning inde.

§. 9. Er Assurancen tegnet for egen Regning, skulle Assurandeurerne, uagtet Policen er overdraget til tredie Mand, være berettiede til i den Erstatning, som efter samme Police maatte tilkomme den Forsikkrede, forlods at afdrage det Præmiebelöb med paalöbende enter, som den Forsikkrede paa Grund af andre Assurancer maatte være enhver af Assurandeurerne skyldig.

§ 10. De trykte Bestemmelser, som Policen indeholder, skulle ake gjelde mod de skrevne.

§. 11. I ulykkelige Tilfælde gives ingen Ristorno.

Kjöbenhavn, den

Til Bekræftelse have vi, ifölge Fuldmagt fra vore Med-Assurandeurer, paa deres og egne Vegne, underskrevet denne Police.

Copenhagener Waaren-Police

der Privat-Assekuradeure.

№

POLICE paa

De private Assurandeurer i Kjöbenhavn i-
sikkre herved, hver for sig og hver for den Andeel, som findes
ført i den om Assurancen indgivne Begjæring, for

den Summa Rigsbankdaler

paa Varer, bestaaende udi

der ere indladede, eller skulle indlades i det som södygtigt og kr-
velbygget angivne Skib
som Gud bevare, ført af Skipper
eller hvem der i hans Sted maatte komme til at före det, og b-
stemt fra

for hvilken Forsikkring Assurandeurerne have betinget sig en Præmi
af pCt. Den forsikkrede Gjenstands Værdie er af den Ass
rerede taxeret til Assurance-Præmien iberegnet. O
Skibet haves ingen anden eller senere Efterretning end, at

§ 1. Naar ikke anderledes i Police er bestemt, tager Risicoen sin Begyndelse fra den Tid, at Varerne ere komne ombord i Skibet eller bragte i Baade, Pramme, Lichters, for at föres til Skibet, og vedvarer indtil de ere komne til Bestemmelsesstedet og der ere udlossede; dog ophörer Risicoen, naar Losningen ikke er tilendebragt inden 15 Dage efter Skibets Ankomst.

§ 2. Vel denne Forsikkring paatage Assurandeurerne sig, hver for sin Andeel, at erstatte ethvert Tab eller enhver Skade, som hidrörer fra Sö, Storm, Uveir, Ild, Skibbrud, Stranding, Arrester og Anholdelser af anerkjendte og ikke anerkjendte Regjeringer, fjendtlige Opbringelser og Repressalier, Molestering af Sörövere, Uagtsomhed og Skjelmerie af Skipper og Mandskab, og fra de Farer, som fornævnte Gods, uden den Assureredes Skyld og Minde, maatte blive udsat for, dog at Skaden udgjör 3 pCt. af den forsikkrede Sum, og hverken ved Clausulerne i Policen, den Forsikkredes Begjæring, det Kjöbenhavnske Sö-Assurance-Compagnies Convention, eller efter Assurance-Contractens Natur og bestaaende Coutumer, er unddragen fra Erstatning.

§ 3. Uden at nærværende Assurance derved fortabes, maa Skibet paa den opgivne Reise seile frem og tilbage, vende og dreie og anlöbe samt opholde sig paa andre Havne eller Pladser, end de i denne Police benævnte, naar en saadan Deviation er nödvendig til Betryggelse for Skib og Gods, eller er bevirket ved nogen unndgaaelig Hændelse.

§ 4. I ulykkelige Tilfælde, som Gud i Naade afvende, er det den Assureredes Pligt, strax at underrette Assurandeurerne om den indtrufne Skade og at træffe de fornödne Foranstalininger til Skadens Formindskelse, dog forbeholde Assurandeurerne sig deres Ret til, hvis de dertil finde Anledning, at meddele ham de Forholdsregler, som skulle iagttages.

§ 5. Assurandeurerne betale, hver for sig, deres procentvise Andeel af Erstatningen til den, som er i Besiddelse af Policen, 2 Maaneder efterat Skaden behörigen er beviist, imod at der for total Skade, eller naar Skibet bortsælges paa et andet Sted, end Bestemmelsesstedet, afkortes 2 pCt. af den assurerede Sum.

* * *

§ 6. Til Afgjörelse af alle ved Krig foraarsagede Skader og Tab stille Assurandeurerne en Capital af Rbd. 300,000, som bliver at fordele over alle Krav for Skader af dette Slags, saaledes at enhver Assurandeur tilsvarer sin Andeel, idet han indestaaer med Rbd. 3000 for enhver Procent, som hans Andeel udgjör af samtlige Assurancer. For alle andre Skader indestaae Assurandeurerne, hver for sig og sin Andeel, med hele deres Formue. Til Sikkerhed for alt Ansvar er af Assurandeurerne deponeret i Nationalbanken den fulde Valuta af Rbd. 150,000, er Eet Hundrede og Halvtredsindstyve Tusinde Rigsbankdaler, eller Rbd. 1500, er Eet Tusind Fem Hundrede Rigsbankdaler for hver Andeel af een Procent.

§ 7. Naar andre Betingelser ikke ere vedtagne, ere Assurandeurerne frie for Beskadigelse, undtagen i Tilfælde at Stranding, paa

alle Slags Varer, som kunne indbefattes under Benævnelsen af Kor-
varer, Sædearter, Malt, Bröd, Meel, Gryn, Fiskevarer, saltet Kjø-
Ost, friske og tilberedte Frugter, Specerier, Medicinal-Varer, ra
Sukker i Sække og Maatter, raffinerede Sukkere, Tobak, Hum-
Oliekager, Potaske, Salt og Salpeter, Trælast, Huder og Skin-
Papir og trykte Sager, Bijouterie- og Galanterievarer, Jern og Jern-
arbeide, Messingvarer, Staal og Staalarbeide, Fjæder, Pelsværk, B-
have, Instrumenter, Kobberstik og Steentryk, Farver og Farvestoffer.
Porcellain, Steentöi og Glasvarer.

§ 8. Assurandeurerne ere fremdeles fritagne for Erstatning af
Lækkagie paa alle flydende Varer, undtagen i Tilfælde af Stödning
paa Grund, eller Stranding, og de indestaae ikke for Beskadigelse
paa raat Sukker i andre Emballager, end de ovennævnte, Caffe
Sække, Læder, Uld, uldne Varer, Bomuld, Garn, Hör, Hamp o
alle Slags Lærreder og Seilduge under 10 pCt.

§ 9. Paa alle andre Varesorter godtgjöres den Beskadigelse
som overstiger 3 pCt.

§. 10. Naar Varer, hvis Beskadigelse, i Følge denne Police
Betingelser, kan falde Assurandeurerne til Last, i beskadiget Tilstan
ankomme til Bestemmelsesstedet, skal Tabet, der viser sig ved
fradrage de bortsolgte beskadigede Varers Bruttobelöb fra Brutto-
löbet af ubeskadigede Varer af samme Slags, beregnes i Procenter
over sidstnævnte Belöb, og derefter ligesaa mange Procenter ved-
gjöres af den forsikkrede Sum. Desuden erstattes alle formed
Beskadigelsen foranledigede Omkostninger.

§ 11. Under Assurancens Forliis skal Skibet og de assurere
Varer være forsynede med alle paabudne Documenter, og enhver H
gjerings Toldanordninger nöie opfyldes.

§ 12. Er Assurancen tegnet for egen Regning, skulle Assu-
randeurerne, uagtet Policen er overdraget til tredie Mend, være be-
rettigede til, i den Erstatning, som efter samme Police maatte t-
komme den Forsikkrede, forlods at aftrage det Præmiebelöb m
paalöbne Renter, som den Forsikkrede, paa Grund af andre Assu-
rancer, maatte være Enhver af Assurandeurerne skyldig.

§ 13. De trykte Bestemmelser, som Policen indeholder, gaae
ikke gjelde mod de skrevne.

§ 14. I ulykkelige Tilfælde gives ingen Ristorno.

§ 15. Til Bekræftelse have vi, ifölge Fuldmagt fra vore Med-
Assurandeurer, paa deres og egne Vegne, underskrevet denne Police.

Kjöbenhavn, den

Lissaboner Police.

(L. S.)

№

COMPANHIA DE SEGUROS

RESTAURAÇÃO.

A COMPANHIA DE SEGUROS,

RESTAURAÇÃO,

por intervenção dos seus Socios *Directores* abaixo assignados, com plenos poderes: Segura ao Sñr
a quantia de
na conformidade da Minuta deste Contracto, que fica em poder da Direcção, e vai fielmente copiado em seguimento desta Appolice. A Companhia toma sobre si todos os riscos, e damnos que acontecerem aos objectos segurados, por borrascas, naufragios, varação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem, ou de Navio; por alijamento, incendio, violencia injusta, inundação, prêza, pilhagem, embargo por ordem de potencia, quarentenas supervenientes, declaração de guerra, e reprezalias. Exceptua a rebeldia de patrão, e equipagem, e não admitte o abandono dos objectos segurados, menos que de qualquer destas excepções se não faça expressa menção em contrário na Minuta assignada pelas partes contractantes. Para principiarem a correr estes riscos, sendo em generos, ou fazendas, desde qne forem embarcadas nas praias até serem postas em terra no porto do seu destino; e sendo sobre casco, e apparelho de qualquer embarcação, desde que o Navio tiver suspendido a primeira ancora para velejar, até passarem vinte e quatro horas contadas do momento em que der fundo no porto onde findar a viagem, salvo as execpções da Minuta. Em caso de sinistro (que Deos não permitta) a Companhia se obriga a pagar promptamente logo que a

natureza delle lhe for claramente demonstrada. No caso de naufragio, ou varação, a Companhia dá pleno poder ao Segurado, e na falta delle, ou Procurador seu, a qualquer pessoa, aquem competir para beneficiar os generos segurados, e os fazer transportar por sua conta e risco ao ponto do seu destino, e sendo necessario, ou vantajoso, vende los e remetter lhe o seu producto nos mesmos termos. A Companhia se obriga a estar pelas contas que a este respeito lhe forem dadas, sendo claras, juradas, e assignadas pelo executor, qualquer q. seja, destas operações, ou ellas lhe venhão remettidas directamente, ou por intervenção do segurado, o qual nesse caso deverá aprezentar as originaes, jurando serem as mesmas que recebeu.

Em tudo que não vai exceptuado nesta Appolice, ou o não for na Minuta originaria do Contracto, tanto a Companhia como o Segurado (posto que este não assigne mais que a referida Minuta, a que esta se refere) se conformão e sugeitão a todo o disposto no Codigo Commercial Portuguez.

Em retribuição dos riscos, que a Companhia toma sobre si, e tem convencionado com o Segurado no premio de por prefaz a quantia Rs $\frac{}{\$}$

Ao fiel, e exacto cumprimento de todo o contéudo nesta Appolice se responsabilisa a Campanhia pelo seu Capital, e na conformidade das suas condições Sociaes, devidamente registadas como manda a Lei.

Lisboa de de 18

Copia da Minuta originaria do Seguro desta Appolice.

Lissaboner Police.

COMPANHIA BONANÇA.

APOLICE PREMIO.

Nº Rs $

(L. S.)

A Companhia de Seguros Bonança incorporada na Companhia União Commercial segura ao Sñr.

na conformidade da Minuta deste Contracto que fica em poder da Direcção e vai fielmente copiada em seguimento desta Apolice. A Companhia toma sobre si todos os riscos e damnos que aconteção aos objectos segurados por borrascas, naufragios, varação, abab roação, mudanca forçada de derrota, de viagem, ou de Navio, alijamento, incendio, violencia injusta, innundação, preza, pilhagem, embargo por ordem de Potencia, quarentenas super venientes, declaração de guerra e represalias. Exceptua a rebeldia de Patrão ou equipagem, e não admitte o abandono dos objectos segurados a não se fazer destas excepções expressa men são na Minuta. Começão estes riscos, sendo em generos ou fazendas, desde que forem embarcados nos caes ou praias até serem postos em terra no porto do seu destino, e sendo sobre o casco e apparelho de qualquer embarcação, desde que o Navio tiver suspendido a primeira ancora para velejar, até passarem 24 horas, contadas do momento em que

o mesmo der fundo no Porto aonde findar a viagem, salvas as condições da Minuta deste contracto.

Em caso sinistro, a Companhia se obriga a pagar promptamente logo que a natureza delle lhe fôr claramente demonstrada. Acontecendo naufragio, varação, ou outro qualquer incidente, a Companhia concede plenos poderes ao Segurado e seu Procurador, ou a outra qualquer pessoa a quem competir para zelar e beneficiar os generos segurados, fazendo os transportar por sua conta e risco ao porto do seu destino, e sendo necessario ou vantajoso vende los, e fazer remessa do seu producto nos mesmos termos, obrigando se a Companhia a estar pelas contas que a este respeito lhe forem apresentadas, sendo legaes, ou the sejão remettidas directamente ou por intervenção do Segurado, o qual nesse caso deverá apresentar os originaes jurando serem as proprias que recebeu. Tudo o que não fôr exceptuado nesta Apolice, ou na Minuta original do Contracto tanto a Companhia como o Segurado (posto que este não assigne mais do que a referida Minuta) se conformão e sujeitão a tudo o disposto no Codigo Commercial Portuguez.

Em retribuição dos riscos que a Companhia toma sobre si, tem convencionado o premio de . . . . que prefaz a quantia

Ao fiel, e exacto cumprimento de todo o contheudo nesta Apolice, e na conformidade de suas Condições se obriga a mesma Companhia União Commercial.

Lisboa de de 18

Os Directores.

Livornese Police.

L' Anno il dì de mese

di all' Ore di nella

Città di Livorno.

Sia noto a tutti qualmente è stata convenuta una Assicurazione nel modo, forma, e con le condizioni che seguono.

Convengono le Parti che le regole, le forme, le obbligazioni, e il modo di esecuzione, della presente Scritta debbono essere intese, ed eseguite a forma del disposto della Sezione prima, e seconda del Titolo X. delle Assicurazioni del Codice di Commercio.

Gli Assicuratori intendono di assicurare, ed assumono la responsabilità per i risici prescritti negli Articoli 350 e seguenti del detto Codice di Commercio.

In caso di contestazione sull' esecuzione della presente Scritta, all' osservanza della quale le Parti contraenti obbligano tutti i loro Beni nelle forme autorizzate dalla Legge, convengono di rimettere la pendenza in due Arbitri, uno dei quali da nominarsi dall' Assicurato, e l' altro dagli Assicuratori; i quali Arbitri giudicheranno inappellabilmente sopra tutti i punti di contestazione, ed in caso di discordia tra loro, avranno facoltà di nominare un terzo Arbitro. E se non fossero d' accordo sulla scelta del terzo Arbitro, sulla loro domanda, o sopra quella di una delle Parti, sarà esso nominato di officio dal Tribunale di Commercio.

L' Assicurazione è la seguente.

Neapolitanische Police.

Num. *Napoli*

ha pagato gr. sei senza data e firma

COMPAGNIA

DI ASSICURAZIONI MARITTIME

NAPOLI PROCIDANA.

Somma Assicurata	*Reg. delle Polizze*
Ducati	Vol.
Sul	Let.
Bandiera	Num.
Capitano	

PREMIO

IN NOME DI DIO LA COMPAGNIA ASSIGURA

domic. in Napoli

per conto e rischio

Condizioni del Contratto.

1. La Compagnia ne' casi abbandono pagherà il 96 per cento sulle somme assicurate, dopo *due mesi* dal dì della esibizione dei legali documenti del sinistro. Si avrà dritto dall' Assicurato all' azione dell' abbandono, pe' legni ne' soli casi di assoluto naufragio, e di arrenamento con rottura che lo rende inabile a poter più navigare; e per la merce, nel caso di perdita reale, o deterioramento degli oggetti assicurati, se la perdita o il deterioramento eccede le tre quarte parti del loro valore sulla stima nel luogo dell' discarico.

2. Ne' casi di avarie si *Generali* che *Particolari* sulle mercanzie assicurate, ne pagherà l' eccedenza del 10 per cento sopra i cereali, paste in generale, salumi, legumi, cibaie, pesci secchi e salati
e del 5 per Cento sopra tutti gli altri generi, calcolando tale ritenuta sull' intera somma assicurata, e dopo *due mesi* dal giorno della esibizione de' legali documenti, non restando la Compagnia per nulla tenuta delle avarie derivanti da vizio o patimento proprio degli oggetti assicurati, nè dallo scolo naturale de' liquidi, nè da ogni sorta di Baratteria, furto, o avvenimento qualunque derivante da Commercio clandestino, o di contrabbando, come altresì dalle avarie *Particolari*, cui potranno per qualsiesi circostanza andar soggette le ferrarecce, chincaglierie, cotoni filati, stracci, paglie in generale, compresa quella di granone, ed i fieni, pelli verniciate.

Le avarie saranno sempre regolate nel modo di già espresso, e ne' casi non preveduti di sopra, secondo le leggi ed usi di Napoli, comunque ed ovunque fosse stato redatto il regolamento, nel quale tra le somme contribuenti a riguardo delle avarie generali, il valore della merce sarà considerato per intiero, e senza deduzione del nolo.

3. La Compagnia non risponde delle avarie del Bastimento, suoi attrezzi, ed armamenti, comunque esse si fossero *Generali* o *Particulari*, ed a qualunque siasi somma potessero ammontare, nè di qualsiesi conseguenza potrà derivare al bastimento per causa di avarie.

4. La Compagnia è esente da' risichi di baratteria, di guerra, di embargo, di ostilità, di rappresaglia, di rilasci, di destini o arresti per ordine di Sovrano, o Potenza qualunque, di blocco contro i porti della provvenienza, e da tutt' altre consimili circostanze. Verificandosi quindi uno o più de' detti casi la Compagnia non risponde delle conseguenze de' medesimi.

5. In caso di *Avaria generale*, le merci assicurate sopra coperta dovranno figurare nell' interesse dell' assicurato, e del l' assicuratore come caricate sotto coperta.

6. Il risico per la Compagnia termina dopo il discaricamento della merce.

7. Per tutt' altro non convenuto nel presente atto, e precisamente per l' incendio, e pe' risichi che sono a carico della Com-

pagnia si starà al disposto del titolo IX del lib. II Leggi di eccezione per gli affari di commercio.

8. Il premio s' intenderà pagato dietro espressa quietanza in piedi della presente.

Stipulata e firmata in Napoli

Il Deputato mensuale

Il Direttore della Compagnia

Neapolitaniſche Police.

NUOVA

SOCIETA' A TONTINA

DI ASSICURAZIONI MARITTIME.

Polizza N. A per 100

Volume per Duc. Da

COL NOME DI DIO LA COMPAGNIA ASSICURA

Al Signor.

domiciliat in per conto, e rischio

di Bandiera comandato dal

Ducati
pel viaggio da

terminate il rischio dopo la total discarica, al premio convenuto di che ha

pagato in Ducati

LA COMPAGNIA SI OBBLIGA PAGARE IN ARGENTO EFFETTIVO

Nel caso di abbandono il 96 per 100 dopo due mesi dal giorno del sinistro documentato.

Nel caso di Avaria o contributo delle Mercanzie assicurate l'eccedenza sulla somma assicurata del *dieci* per 100 sopra i Cereali e del *cinque* per 100 sopra gli altri Generi dopo mesi due dal giorno dell' Avaria documentata.

Nel caso di Avaria generale o particolare di Bastimenti, Attrezzi ed Armamenti assicurati d' Avaria

Condizioni del Contratto.

Qualunque perdita per causa di guerra non và a carico della Società, se ciò non viene espresso appositamente polizza.

Qualunque siasi controversia fra l' assicurato, e il Direttore della Società sarà decisa da due arbitri scelti uno per parte salvo appello.

Ricadendo i due arbitri in parità di opinioni, nè accordandosi le parti, ed in loro mancanza gli arbitri stessi, nella scelta nel terzo arbitro, sarà questa fatta dall' Autorità Giudiziaria competente.

Per tutt' altro non espresso nel presente atto, e precisamente pe' rischi che sono a carico della Società, si starà al deposito del titolo IX Libro 2 Legge di commercio *delle Assicurazioni, e dell' abbandono delle Cose assicurate.*

Fatto e firmato in Napoli a 18

Duc. Premio (*mezzo giorno*)

Polizza IL DIRETTORE

Duc.

Zuſatz

zum 2ten Kapitel, II. Titel, II. Abtheil. des erſten Bandes.

Aſſekuranz-Weſen in Genua.

Genua beſitzt 21 verſchiedene Aſſekuranz-Geſellſchaften, die zuſammen ein einbezahltes Aktien-Kapital von Lire 8,510,000 bilden, das folgendermaßen vertheilt iſt:

Namen.	Kapital.	Maximum der Zeichnung auf einer Police.
L'Italia	L. 1,000,000.	L. 70,000.
Unione	„ 800,000.	„ 50,000.
San Giorgio	„ 600,000.	„ 20,000.
Nazionale	„ 500,000.	„ 30,000.
Genovese	„ 450,000.	„ 25,000.
Fortuna rinovata	„ 450,000.	„ 20,000.
Nettuno	„ 430,000.	„ 20,000.
Riunione	„ 400,000.	„ 20,000.
Nuova Commerciale	„ 400,000.	„ 20,000.
Nuova Generale	„ 400,000.	„ 20,000.
Fortuna 1838	„ 360,000.	„ 20,000.
Lloyd Genovese	„ 320,000.	„ 20,000.
Genio Maritimo R^ta	„ 300,000.	„ 20,000.
Marjtima Rinovata	„ 300,000.	„ 20,000.
Ligure	„ 300,000.	„ 20,000.
Unità	„ 300,000.	„ 15,000.
Confidenza	„ 300,000.	„ 18,000.
Nuova d'Assicurazioni	„ 250,000.	„ 10,000.
Assicuratori Nazionali	„ 250,000.	„ 12,000.
Colombo	„ 200,000.	„ 10,000.
Generosi	„ 200,000.	„ 10,000.
Totalſumme	L. 8,510,000.	

Die jetzt folgenden in Genua üblichen Policen sind zweierlei Art; die eine, die der Buchstabe A bezeichnet, ist die vorherrschende und in allgemeinem Gebrauch. Nach ihr werden alle Schäden nur unter Abzug von 3, 5 oder 10 Procent bezahlt, je nachdem dies in der angehängten Erklärung vom 10. Februar 1840 stipulirt ist; nach der anderen Police, die mit dem Buchstaben B bezeichnet ist und gewöhnlich: „Englische Bedingungen“ heißt, werden die Schäden zum Vollen, ohne allen Abzug, bezahlt, sobald sie 3 Procent übersteigen. Versicherungen zu den Bedingungen der zweiten Police finden nur selten statt und sind nur zu höheren Prämien ausführbar.

In streitigen Fällen bedient man sich des Sardinischen Handels-Gesetzbuches, das als Regel aller Entscheidungen gilt.

A. Erstes Formular einer Genueser Police.

№ Vermittler: Copia

Massa und Schiaffino.

Gut für Lire 100,000.

Genua 10. Februar 1851.

See-Versicherungs-Police in der Stadt Genua.

In Gottes Namen!

In Folge des gegenwärtigen Privat-Contractes, der wie ein öffentliches Dokument zu gelten hat, versichert ein jeder von uns Unterschriebenen, für die Summe und für die Prämie, welche er in seiner eigenen Handschrift bezeichnen wird, an die hier unten angegebene Person oder Personen, die am Fuße dieser Police beschriebenen Effekte, gegen alle Gefahren des Sturmes, Schiffbruchs, der Strandung, der Collision, erzwungene Aenderungen der Schiffs-Route, der Reise oder des Schiffes, gegen Werfung, Feuer, Kaperei, Plünderung, Arrest auf Befehl höherer Macht, Kriegs-Erklärung, Repressalien und überhaupt gegen alle Zufälle der See, in Gemäßheit des Handels-Gesetzbuches (Tit. 10 von Versicherungen) und der andern, hier unten beschriebenen Bedingungen:

An den Herrn N. N. für Rechnung von wem es sein mag, mit oder ohne Auftrag, oder auch in Folge mündlichen Auftrags, wie es in den Connossementen angezeigt sein mag, oder auch ohne dieselben, die Summe von einhundert tausend Lire nuove, auf Kosten, Unkosten, Prämie und Diskonto verschiedener Waaren, markirt und numerirt, wie hier am Fuße angegeben, oder sich aus denen von den Versicherern visirten Connossementen herausstellen mag, so taxirt in gemeinschaftlicher Uebereinkunft mit besagten Versicherern, mag die Waare so viel werth sein oder nicht, verladen oder zu verladen in

das Schiff . . . Capitain . . . unter . . . Flagge, gegen alle und jede Gefahr ohne Ausnahme und mit Inbegriff des Versehens, der Nachlässigkeit und der Baratterie des Capitains und der Mannschaft, auf gute und böse Zeitung, von New-York nach Genua, und außerdem auch alle Eskalen, die es zu machen für zweckmäßig halten und belieben mag, abweichen, zurückgehen, von einer Eskale abbrechen und nach der anderen gehen, mit Erlaubniß überall Geschäfte zu treiben, zu der Netto-Prämie von ein Procent, frei für die Versicherer von der diese Police betreffende Stempelgebühr, mit der Verpflichtung, in Havariefällen alles zu bezahlen, was drei, fünf und zehn Procent übersteigen mag, nach Maßgabe der verschiedenen Qualität der Waaren, Waare für Waare, Marke für Marke und Serie für Serie von Lire 2000; und im Unglücksfalle, wovor uns Gott bewahre! sechs und neunzig Procent, drei Monate nach erfolgtem Abandon, in gutem Gelde, zu bezahlen, ohne Verpflichtung andere Dokumente als den Beweis dieses Abandons und die gegenwärtige Police produziren zu müßen, indem der Versicherer auf jeden andern Beweis und auf die Untersuchung und Schätzung des Schiffes bei Caseo-Versicherungen verzichtet, und sich mit der gemachten Angabe vollkommen zufrieden erklärt. Auch wird der zum Abandon bestimmte Zeitraum auf ein Jahr beschränkt, anstatt der in dem Handels-Gesetzbuche bestimmten zwei Jahre, von dem Tage der letzten über das Schiff erhaltenen Nachricht an gerechnet; zu den übrigen, im Manifest vom 10 Februar 1840, angegebenen Bedingungen. Und beginnt der Risico und die Gefahr der gegenwärtigen Versicherung, sobald man angefangen haben wird die vorbenannten Waaren an Bord des gedachten Schiffes zu verladen, oder in die Leuchterfahrzeuge, die sie an Bord zu bringen bestimmt sind, und dauert fort bis sie an dem Ort ihrer Bestimmung angekommen und dort ebenfalls in guter Sicherheit gelandet worden sind. Gott geleite sie!

(Hier folgen die Unterschriften.)

B. Zweites Formular einer Genueser Police.

Diese Police ist mit der vorangehenden ganz gleichlautend bis zu den Worten: „auf gute und böse Zeitung“, sodann verändert sich die Abfassung und lautet folgendermaßen: „von . . . nach Genua, und außerdem auch alle Eskalen, die es zu machen für gut „finden und belieben mag, nicht allein auf seiner Route, sondern auch „mittelst Abweichung von derselben, zurückgehend, von einer Eskale „abbrechend, um zu der anderen zu gehen, mit Erlaubniß überall „Geschäfte zu treiben, zu der Netto-Prämie von 1 Procent u. s. w.“ — ganz wie oben bis zu Ende, mit Ausnahme jedoch des die Bezahlung der Havariefälle betreffenden Paragraphs, da alles bezahlt werden muß, was 3 Procent übersteigt, und von den 5 und 10 Procent keine Notiz genommen wird.

Manifest der Genueser Assekuradeurs.

Da die Assekuradeurs zu Genua am 20 December 1839 sich über gewisse Regeln und Clauseln einverstanden haben, welche vom 1 Januar 1840 an, als auf alle Policen eingeschrieben und denselben beigefügt, zu betrachten sind, so haben sie, um sich in Betreff verschiedener Theile ihrer Berathungen deutlicher zu erklären, für gut gefunden, die folgenden Artikel festzustellen und zu veröffentlichen, damit nach dem 10 Februar des laufenden Jahres und in der Zukunft, dieselben als eingeschriebene Bedingungen eines jeden Assekuranz-Contractes angesehen werden mögen.

Art. 1. Die Gebühr, welche auf jede See-Assekuranz an die Commerzkammer entrichtet werden muß, fällt immer den Versicherten zur Last, wie das bisher Gebrauch gewesen, so wie auch alle Geldstrafe, welche für jeden Verzug in der Bezahlung der gedachten Gebühr innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit zu entrichten bleibt; und es soll zu keiner Zeit eine dieser Stipulation entgegenstehende Verfügung zugelassen werden.

Art. 2. Zur Bezahlung der Prämie bleibt der bestehende Gebrauch der Hand-Noten in Kraft, jedoch sind diese auf die folgenden Termine reducirt:

auf drei Monate für alle Europäischen Risico's, für die der Inseln und Küste von Klein-Asien, der Nord- und Westküste von Afrika, mit Inbegriff der Cap-Verd-Inseln und für Reisen hin und zurück von Amerika, diesseits des Cap-Horns; auf sechs Monate für jeden andern Risico, weniger für Versicherungen auf Monate, deren Verfallzeit mit der des geschlossenen Contractes übereinstimmen muß. Für Versicherungen zu verschiedenen Prämien, wird der Belauf der Hand-Note (bon à payer) immer nach der höchsten Prämie bestimmt, und für die auf Monate, nach der ganzen Dauer des Contractes, so wie auch da nach der höchsten Prämie. Diese Hand-Noten müssen den Versicherern innerhalb eines Monates von dem Datum des Contractes eingehändigt werden, widrigenfalls werden die Herren Vermittler nicht die Provision von einem Procent auf den Betrag der Prämie genießen.

Art. 3. Die Zahlung der Total-Verlüste, das heißt der 95 Procent, wird immer innerhalb drei Monate nach dem respectiven Abandon erfolgen; die der Havarien innerhalb eines Monates nach dem Datum der Abmachung. Jedoch in allen Fällen, wo den Versicherern die Prämie innerhalb eines Monats von dem Datum des Abschlusses des Contractes an bezahlt worden ist, werden die Versicherer den totalen Verlust binnen einem Monate nach erfolgtem Abandon, und die Havarien sogleich nach erfolgter Abmachung bezahlen.

Art. 4. Die Havarien werden in Gemäßheit der hier angehängten Tabelle bezahlt werden, jedoch steht es jedem Versicherer frei, mittelst einer Prämien-Verbesserung, auch die Versicherung der ganzen Havarie zu übernehmen.

Art. 5. Ein Ristorno gratis wird auf keine Police gegen die Gefahren der Ausgangs-Reise aus dem Hafen von Genua zugelassen; das gesetzlich stipulirte Ristorno eines halben Procentes wird auf ein Viertel in allen Fällen reduzirt, wo die Prämie ein Procent nicht übersteigt, und in diesem wird auch die Vermittelung (Courtagio) auf die Hälfte, ohne Provision-Vergütung, reduzirt.

Art. 6. Im Falle eines Krieges, der Feindseligkeiten und Repressalien, welche im Verlauf der versicherten Reise stattfinden können, erhalten die Versicherer eine Prämien-Zulage, welche in Gemäßheit des Artikels 343 des Sardinischen Handels-Gesetzbuches zu regeln bleibt.

Art. 7. Wo Versicherungen in quovis (d. i. auf ungenannte Schiffe) stattfinden, da sind die Versicherten verpflichtet, die Angabe des Schiffes und des Capitains innerhalb und nicht später als binnen vier Monaten von dem Datum des Contractes ab, zu machen, für alle Reisen diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung und des Cap-Horns, und binnen acht Monaten, für alle Reisen jenseits dieser beiden Vorgebirge. In Ermangelung verlieren sie alle und jede Ansprüche an oder Klagerechte gegen die Versicherer, welche zu gleicher Zeit die ganze Prämie zu behalten berechtigt sind. Die Versicherten sind überdies gehalten auf ihren Policen Kunde von allen vorhergegangenen Versicherungen zu geben.

Art. 8. Es steht den Versicherern frei, die Gefahr des Verschuldens und der Baratterie des Capitains u. s. w. zu übernehmen. Und was den Contrebandhandel betrifft so unterwerfen sie sich den gesetzlichen Verordnungen.

Art. 9. Alle voranstehende Uebereinkünfte und Bedingungen sind als integralische Theile einer jeden Versicherung anzusehen, welche die Unterzeichneten zu schließen für gut finden mögen, und deswegen muß auch einem jeden Assekuranz-Vertrag die Clausel hinzugefügt werden: „Zu den Bedingungen des Manifestes vom 10 Februar 1840.“

Art. 10. Das Original des gegenwärtigen Manifestes soll in der Kanzlei des Löbl. Königl. Handels-Tribunals niedergelegt und zum Behuf der respectiven Kaufmannschaft durch den Druck verbreitet werden.

Die unterzeichneten Versicherer verbinden sich auf ihr Ehrenwort

den Stipulationen des gegenwärtigen Manifestes getreu bleiben zu wollen.

Hier folgen die Unterschriften von 21 Directoren der verschiedenen Assekuranz-Compagnien.

Die Tabelle der vertragmäßigen Befreiungen von 3, 5 und 10 Procent ist der allgemeinen Tabelle aller Handels-Plätze einverleibt worden, die der Leser am Schlusse des gegenwärtigen Bandes finden wird.

N° Mediatori Copia

MASSA E SCHIAFFINO.

Vaglia per Ln. 100,000.

Genova il 185

POLIZZA

DI

SICURTÀ MARITTIMA NELLA CITTÀ DI GENOVA

Nel Nome di Dio.

In virtu della presente privata scrittura da valere come instrumento pubblico, ognuno di noi sottoscritti assicura per le somme, e per il premio che rispettivamente esprimerà colla propria firma, alla persona o persone sotto indicate, gli effetti descritti appiedi della presente da ogni rischio di tempesta, naufragio, arrenamento, urto fortuito, cangiamenti forzati di rotta, di viaggio e da vascello, da getto, fuoco, preda, saccheggio, arresto per ordine di Potenze, dichiarazioni di guerra, rappresaglie ed in generale da tutte le fortune di mare, a tenore del Codice ~~di Commercio~~ (*Titolo 10 delle Assicurazioni*) e conformemente agli altri patti, e condizioni qui sotto espresse.

Al Sig. N. N. per conto di chi che sia con ordine e senza, ed naches con ordine verbale, comunque spieghino le di carico, ed anche senza di esse lire nuove Cento mila, sopra Costo, Spese, premj, e Sconti di mercie diverse, marcate, numerate, come da distinta a piedi della presente, o come da polize di carico dalli Assicuratori visaie; cosi valutate d'accordo coi medesimi Assicuratori vaglia, o non vaglia, caricate o da caricarsi in Bast N. N. Capt. N. N. di bandiera

N. N. ad ogni, e qualunque risice niuno eccettuato compreso colpa negligenza, baratteria di capitano, ed equipaggio, ed a buona, e cattiva notizia da New-York per Genova, oltre tutti i scali le occorrera e piacera difare, sviare, retrocedere, dirottare da un scalo all altro con facoltà ovunque di far operazioni di Commercio al premio di Uno per cento franco per li assicuratori del diritto della presente, e da pagare in caso d' avaria l' eccedente del Tre, Cinque e dieci per cento secondo la diversa qualita delle Merci e separatamente merce per merce, marca, per marca, e lotto per lotto di Ln. 2,000, e posto un sinistro, che Dio liberi da pagare Novantasei per cento in buona moneta dopo mesi tre' dall' abbandono *in buona moneta* senz obbligo di dover produrre altro documento, che la prova dello stesso, e la presente di Sicurta rinunziando li Assicuratori a qualunque altra prova, ed alla visita, e perizia del Basto che accettano di loro piena sodisfazione. Da ridursi il termine dell' abbandono ad un anno solo invece, di due volute dal Codice di Commercio dall' ultimo notizia che si avra del bastimento; Ai patti nel resto del stampato dieci Febbrajo 1840; Comminci il risico, e pericolo della presente sicurtà appena caricate sudette merci a bordo di detto bastimento ed a che le stesse sieno giunte al luogo del loro destino, ed ivi sbarcate similmente a terra in salvo, che Dio faccia!

Seguono le firme delli Assecuratori

N. N.	per	Ln.
	"	"

DICHIARAZIONE

DEGLI ASSICURATORI DI GENOVA.

GLI ASSICURATORI DI GENOVA avendo nel 20 Dicembre 1839 stabilite diverse norme e clausole da considerarsi come inserte in tutte le future Sicurta dal 1.° Gennaio 1840; e volendo on spiegare più esplicitamente la loro intenzione sopra alcune parti di quella Deliberazione, hanno fissato e pubblicato i seguenti artic. che si avranno cemme condizioni trascritte in ogni contratto di assicurazione dal **10 Febbraio** corrente, in avvenire.

Art.° 1.° — Il Diritto alla Camera di Commereia sopra qualunque Assieurazione marittima sarà sempre delli Siggri Assicurati conforme alla consuetudine, come pure ogni emenda che provenisse da difetto di pagamento del medesimo diritto nel tempo prescritto dalla legge, e non sarà mai ammesso alcun patto contrario alla presente pisposizione.

Art.° 2.° — Per il Pagamento dei Premj sarà continuato l' uso Buoni, ridotti però alle seguenti scadenze:

A tre mesi, per i risici di Europa, Isole e Costa d' Asia minore, Costa nord ed occidentale dell' Africa, ivi compresse le isole del Capo Verde, e per i viaggi di sola andate o di solo ritorno per l' America al di quà del Capo d' Horn.

A sei mesi, per qualunque altro risico; meno per le sicurtà a mese la cui scadenza sarà ugnale a quella del ferme. Per le sicurtà a premj diversi, l' importe del Buono sarà sempre stabilito sul maggior premto, e per quelle a mese, sul tempo intiero del forme e del rispetto; pur anch sul maggior premio.

I detti Buoni dovranno essere consegnati agli Assicuratori entro un mese della data del contratto; altrimenti non verrà corrisposta ai Siggri Mediatori la drovvigione dell' uno per cento sul premio.

Art.° 3.° — Il Pagamento dei Sinistri, (sempre in ragione del 06 p. %) sarà fatto tre mesi dopo il rispettivo abbandone; quello delle Avarie popo un mese della data della liquidazione. Però gli Assicuratori pagheranno il Sinistro un mese dopo l' abbandono e le Avarie tosto liquidate, sopra quelle Assicurazioni per le quali loro

sarà stato pagato il premio in contanti dentro un mese dalla data del contratto.

Art.° 4.° — Le Avarie saronno regolate aorma della tabella qui unita: potrà però ogni Assicuratore, mediante il premio meglio visto, assicurare anch l' intiera avaria.

Art.° 5.° — In nessuna polizza di Sicurtà *prr i ricici di sortita da Genova* verrà ammesso il patto dello *Storno gratis;* però il diritto di mezzo per cento fissato della legge sarà ridotto ad un quarto per cento qualora il premio non ecceda l' uno per cento, ed in tal caso la mediazione sarà ridotta alla metà senza provvigione.

Art.° 6.° — *In caso di guerra*, ostilità e rappresaglie sopravvenute durante il vaggio assicurato, sarà dovuto agli Assicuratori un aumento di premio da regolarsi per mezzo d' arbitri, e conformemente all' articolo 343 del Codice di Commercie.

Art.° 7.° — Occorrendo *sicurtà in Quovis*, li Siggr.i Assicurati dovranno fare la dichiarazione del Bastimento e del Capitano nel termine, e non più tardi, di *mesi quattro* della data del contratto per tutti quelli risici al di quà dei Capo d' Horn e di Buona Speranza, e di *mesi otto* per quelli al di là: in mancanza di ciò rimarranno senz' allro decaduti da qualunque diritto od azione verso gli Assicuratori, ai quali però resterà devoluto l' intiero premio.

Li Siggr.i Assicurati saranno inoltro in obbligo di dichiarare sulle Polizze tutte le Sicurtà precedenti in corso.

Art.° 8.° — Gli Assicuratori possono assumere il rischio *della Colpa e Baratteria* del capitano ecc. E quanto al contrabbando si riferiscono come prima al disposto della legge.

Art.° 9.° — Tutti i precedenti patti e condizioni s' intenderanno formar parte integrale ed implicita d' ogni assicurazione, a cui i Sottoscritti saranno per intervenire, e perciò sarà apposta ad ogni contratto la clausola: **Ai patti della Dichiarazione del 10 Febraio 1840.**

Art.° 10.° — L' Originale della presente dichiarazione sarà depositato alla Segreteria dell' Ill.mo R. Tribunale di Commercio, e pubblicato colla stampa per norma e direzione del rispettabile Ceto mercantile.

I sottoscriti Assicuratorori promettono sulla loro parola d' onore la fedele esecuxione della presente Dichiarazione.

Genova, 10 Febbraio 1840.

Nicolò Marchesani Direte della **Comp. d' Assicuratori Naz.**
Michele Bavastro } Direttori della **Comp. Commerciale.**
Giac. Oneto q. T. }
D. H. Schobinger Direte della **Comp. Elvetica d' Assicuraz.**
Lorenzo Parodi } Direttori della **Comp. della Fortuna.**
Giuseppe Frixione }
Fr. Isnardi q G. B. autoriz.° da
G. Rocca q. G. B. Direttore della **Comp. de' Generosi.**

G. Ignazio Tagliafichi *Gioachino Tribone*	Diret. della **Comp. del Genio Marittimo.**
De-Luchi e Rubattino	Direttori della **Comp. Lombarda.**
Santo Tagliafichi	Direttore della **Comp. Marittima Nav.**
Michelle Gattorno *G. M. Gallo*	Direttori della **Comp. Unita.**
Giovanni Lanfranco *Ambrobio Zucoli*	Direttori della **Comp. Universale.**

Giuz. Garibaldi q. Simone.
Battista Lagomarsini.
Gius. Gattorno q. Gio. Aug.
Ignazio Centurini.
Serafino Bobbio.

Allgemeiner Plan

Hamburgischer

See-Versicherungen von 1847.

Zweiter Theil.

Die Havarien und Schäden.

Erster Titel.

Die Havarie grosse.

§ 85.

Zur Havarie grosse werden gerechnet alle außerordentlichen, zu Rettung und Erhaltung von Schiff und Gut angewandten Kosten, und der in solchen Fällen entstandene Schade an demselben, welche über Schiff, Gut und Fracht vertheilt werden.

Ist die Gefahr überstanden, zu deren Anwendung jene freiwilligen Aufopferungen gemacht wurden, und Schiff und Ladung gehen in einem neuen Unglücksfalle verloren, so findet keine Vertheilung statt, sondern jeder Gegenstand trägt seinen Schaden, mit alleiniger Ausnahme nach § 124.

Erreicht aber Schiff und Ladung, selbst erst nach wiederholten Havarien den Bestimmungsort, so haben beide nebst der Fracht ihren gesetzmäßigen Beitrag zur Havarie grosse zu tragen.

§ 86.

Die Havarie grosse ist am Bestimmungsort des Schiffes, wo die gänzliche Entlöschung desselben geschieht, oder an dem Platze, wo die Dispachirung für solchen Ort üblich ist, von den durch Gesetz oder Usanz dazu autorisirten Personen aufzumachen. Sollte es dort nicht füglich geschehen können, so ist die Dispache hier aufzumachen. Im Fall, daß das Schiff auf seiner Reise strandet oder in einen Hafen einläuft, und nach §§ 54—57 seine Reise nicht fortsetzen und beendigen kann, und Schiff und Ladung getrennt werden, so gilt dieser Ort rücksichtlich der Aufmachung der Dispache als Bestimmungsort.

Falls Vergütung für beschädigte Waaren, welche hier »frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall« versichert sind, in Havarie grosse aufgenommen ist, und ein Strandungsfall nicht vorliegt, so ist der Versicherer jener Waaren nicht verpflichtet, die in Havarie grosse aufgenommene Vergütung auf die von ihm selbst versicherten Waaren zu bezahlen.

§ 87.

Die vorstehendermaßen aufgemachte Havarie grosse muß der Versicherer anerkennen, und ersetzt derselbe dem Versicherten den ihm in der Dispache auferlegten und von ihm zu bezahlenden Beitrag zur Havarie grosse

auf Güter, wenn diese vom Werthe nach Landesgesetz oder Usance beigetragen haben und Havarie grosse über drei Procente von dem in der Dispache formirten Capital beträgt;

auf das Casco, wenn die Havarie grosse über drei Procent von der Taxe in der Police beträgt; ergiebt aber der von Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes im beschädigten Zustande, mit Hinzuziehung der in Havarie grosse vergüteten Reparatur-Kosten, eine höhere Summe als die Taxe der Police, wenn die Havarie grosse über drei Procent von dem also formirten Werth beträgt;

auf die Frachtgelder, wenn die Havarie grosse über drei Procent von der Taxe in der Police beträgt; ergiebt aber das Manifest oder die Conossemente einen höhern Betrag, wenn die Havarie grosse über drei Procent von dem höheren Belaufe beträgt.

Wenn der Versicherer der Meinung ist, daß eine Havarie grosse gegen das Landesgesetz aufgemacht sei, so ist derselbe freilich verbunden dem Versicherten Zahlung zu leisten, dieser aber verpflichtet, auf Verlangen des Versicherers, für dessen Rechnung und auf Kosten desselben die Reclamation zu betreiben.

Zweiter Titel.

Die Havarie particuliere und Schäden.

§ 88.

Havarie particuliere ist die Beschädigung oder der Schade, welchen Ladung, Schiff oder Fracht, jedes allein und insbesondere, nicht zur Abwendung gemeinsamer Gefahr, auf der versicherten Reise erleiden.

§ 89.

Die Berechnung oder Dispache der Havarie particuliere, über jeglichen Gegenstand kann nur vom hiesigen Dispacheur *regulirt* und aufgemacht werden.

§ 90.

Um vom Versicherer Ersatz für Havarie particuliere fordern zu können

muß die wirkliche Beschädigung des versicherten Gegenstandes ohne Hinzufügung irgend welcher Kosten, auch nicht derer der Dispache, sich höher als drei Procent belaufen, und zwar

bei Gütern

1) wenn solche am Bestimmungsort angekommen, von dem Werthe, den selbige, falls sie unbeschädigt angekommen wären, zufolge des nach § 96 taxirten Marktpreises gehabt haben würden, oder wenn die Taxe der Police höher ist, von dieser letzteren;
2) wenn solche aber nicht am Bestimmungsort angekommen, falls der Schaden nach § 96 berechnet, über drei Procent von der Taxe der Police beträgt, oder in Ermangelung der Taxe über drei Procent von dem nach Maßgabe des § 11 zu berechnenden Werthe;

beim Casco muß die Beschädigung, nach Abzug des Unterschiedes „alt für neu“ (s. § 102) sich höher belaufen als 3 Procent, von der Taxe der Police, ergiebt aber der vom Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes in beschädigtem Zustande, mit Hinzuziehung der, sei es in der Havarie grosse, sei es in der Havarie particuliere Dispache vergüteten Reparatur, eine höhere Summe, von dieser letzteren;

bei der Fracht muß der Verlust sich höher belaufen als drei Procent von dem nach Charterpartie, Manifest oder Connossement oder der Taxe (s. § 11) sich ergebenden oder dem sonst nach § 105 zu ermittelnden Betrag;

so wie bei sonstigen versicherten Gegenständen von der Taxe der Police.

§ 91.

Bei der Bedingung „frei von 5 Procent,“ oder „frei von 10 Procent“ Beschädigung muß die wirkliche Beschädigung der versicherten Güter, ohne alle Extra-Kosten sich höher als die angegebenen Procente belaufen, um Ersatz von dem Versicherer fordern zu können, welcher sodann verpflichtet ist, den ganzen Schaden, nebst allen Extra-Kosten, nach § 96, zu bezahlen.

§ 92.

Wenn das Schiff in einen Nothhafen eingelaufen gewesen, so ersetzt der Versicherer, wenn auch die Beschädigung nicht die vorerwähnten Procente übersteigt (s. §§ 90 und 91), dennoch alle zur Rettung und Erhaltung der Güter verwandte Kosten, falls solche nicht mit in die Havarie grosse aufgenommen sind.

§ 93.

Bei der Bedingung: frei von Beschädigung, oder frei von Bruch, ausgenommen im Strandungsfall, hat der Versicherer nur dann die Beschädigung oder den Bruch des versicherten Gegenstandes zu bezahlen, wenn das Schiff gestrandet ist, und die Beschädigung oder der Bruch nach § 90 drei Procent übersteigt.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und festsitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von der Ladung — (nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Buge auf den Ankern, Backstellen der Segel) — abgebracht wird, oder bei höhere Fluth abkommt, und durch solches Festsitzen einen so bedeutenden Schaden am Rumpfe erlitten hat, daß sich die Beschädigung der Gr hieraus erklären läßt.

§ 94.

Falls die Versicherung von rohen und von zerstampften Zucker Kisten und Fässern mit der Bedingung: frei von 3, 5 oder 10 Procent Untergewicht, genommen ist, wird nur dann vom Versicherer Schad ersetzt, wenn an den beschädigten Zuckern ein Untergewicht am Brutto Gewicht des als Taxe in der Police bestimmten Quantums

bei weißen Zuckern über 3 Procent;
bei gelben und braunen Zuckern über 5 Procent;
bei Muscovaden aus Westindien über 10 Procent

sich berechnet. Der Versicherte hat die Original-Factura oder Gewic Nota zu produciren, und wird das Gewicht in derselben nach der hiesigem Dispache-Comptoir üblichen Rendiment (s. § 101) regulirt. Zuckern müssen aber sofort nach der Löschung ohne Abschlag eingewo werden. Nur wenn das vorstehend bestimmte Untergewicht sich erg ist die Beschädigung der Zuckern zu Lasten des Versicherers, und verp gehalten, den Schaden anzuerkennen und, nach § 96 berechnet, zu v güten. Schaden an beschädigten Zuckern, die nicht jenes bestimmte tergewicht nachweisen, so wie auch Untergewicht an unbeschädigten Zuck ersetzt der Versicherer nicht.

Falls Zuckern wegen Beschädigung im Nothhafen verkauft werden findet die Bedingung der Police in Bezug auf das Untergewicht kei Anwendung, und der Schaden wird ersetzt, sobald derselbe 5 Procent von der Werth-Taxe übersteigt.

Rohe Zuckern oder raffinirte zerstampfte Zuckern, nicht in Fäs oder Kisten, sind allemal als mit der Bedingung frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle, versichert zu betrachten, wenn nicht ausdrücklich in der Police eine andere Bedingung genehmigt worden.

§ 95.

Die im vorigen Paragraphen erwähnte Bestimmung hinsichtlich des Verkaufs im Nothhafen findet bei anderen Waaren als Zucker, wenn solche mit einer durch Procente bestimmten Befreiung von Beschädigung versichert sind, keine Anwendung.

§ 96.

Wenn bei Löschung eines Schiffes ein Theil der Ladung oder auch alles beschädigt befunden wird, so muß das als beschädigt angegeben von beeidigten Sachverständigen untersucht werden, und haben diese ihr

esondere darauf zu achten, ob die Beschädigung wirklich vom Seewasser nd auf der letzten Reise entstanden sei.

Das Beschädigte muß vom Unbeschädigten getrennt werden, das eißt, es müssen nicht nur die einzelnen Colli, sondern auch in dem Inalt eines jeden Collo die einzelnen beschädigten Stücke von den unbeschädigten getrennt werden, jedoch nur bei solchen Waaren, wobei diese Trennung thunlich und üblich ist. Das Beschädigte muß förderſamſt in öffentlicher Auction verkauft werden.

Beim Verkaufe am Bestimmungsorte sind solche Güter alsbald vor der Auction durch Sachverständige zu taxiren, und zwar ist dabei zu Grunde zu legen der Markt- (Börsen-) Preis, inclusive Zoll, den diese Güter, wenn sie unbeschädigt gewesen wären, gegolten hätten.

Falls die Waare im Entrepot oder in Bond verkauft wird, oder am Verkaufsorte auch ein Marktpreis exclusive Zoll üblich ist, so wird die Feststellung des Preises ohne Zoll gemacht, vorausgesetzt, daß nicht etwa die Waare ausdrücklich verzollt verkauft ist.

Es wird alsdann der Butto-Auctionsbetrag von dem wie vorstehend taxirten Werth abgezogen und der Schaden über die Taxen der Police regulirt, sind aber die Taxen der Police höher, nur vom taxirten Werthe am Bestimmungsort berechnet, und der Schaden nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans, nebst den Verkaufs-, Besichtigungs- und Dispache Kosten vom Versicherer bezahlt.

Bei der Besichtigung und Taxirung der beschädigten Güter am Bestimmungsort, bleibt die Courtage oder Provision des den Versicherten vertretenden Maklers oder Sachverständigen zu Lasten des Versicherten.

Wenn aber die beschädigten Güter anderswo als am Bestimmungsort verkauft worden, so wird der Brutto-Auctions-Ertrag nach Abzug der Verkaufskosten, Fracht, wie solche nach Landesgesetz hat bezahlt werden müssen, und Zoll — (die übrigen Kosten der Rettung, Lagerung u. s. w. gehören in Havarie grosse) — von den Taxen der Police, oder in Ermangelung derselben von der Werthbestimmung nach § 11, abgezogen und solcher Schaden nach den Bedingungen des allgemeinen Plans nebst den Besichtigungs- und Dispache-Kosten vom Versicherer bezahlt.

§ 97.

Wenn nur ein Theil der versicherten Güter beschädigt, der übrige Theil unbeschädigt sich erweiset, so ist die Havarie particuliere auf erstere vom Versicherer, wenn solche nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans zu seinen Lasten ist, zu bezahlen, ohne daß Rücksicht darauf genommen wird, wenn auch der Werth der unbeschädigten Güter am Bestimmungsort den taxirten oder Factura-Werth aller versicherten Güter austragen möchte.

§ 98.

Der Versicherte darf die beschädigten Güter nur im Beisein des Versicherers oder seines Beauftragten eröffnen; in auswärtigen Häfen nur in Gegenwart von Zeugen oder Sachverständigen.

§ 99.

Bei flüssigen Waaren ersetzt der Versicherer die Extra-Leckage nur in dem Falle,

wenn das Schiff auf seiner Fahrt durch Stoßen auf den Grund oder durch stattgefundene An- und Ueberfegelung eine heftige Erschütterung erfahren hat, oder wenn das Schiff von höherer Macht (s. § 3) arrestirt oder aufgebracht und länger als drei Monate vom Tage der Anhaltung festgehalten, oder die Waaren im Nothhafen entlöscht worden sind.

Bei Baumöl in Fässern ohne eiserne Reifen, bei Wein, Branntwein, Essig, allen Saat- und Terpentinölen, Thran, Theer, Syrup bezahlt der Versicherer in keinem Falle die ersten 10 Procent, bei Baumöl in Fässern mit eisernen Reifen nicht die ersten 5 Procent (gewöhnliche Leckage).

Beim Verkauf im Nothhafen findet der vorgedachte Abzug von nur 5 oder 10 Procent nicht statt.

§ 100.

Bei behaltener Ankunft des Schiffs wird Untermaß oder Mangelwicht an unbeschädigten Gütern niemals vom Versicherer ersetzt.

§ 101.

Folgendes Rendiment wird angenommen:

Spanisches Gewicht:
Brutto-Arroba = 23½ A.

Portugiesisches und Brasilisches Gewicht:
Brutto-Arroba = 29½ A.
Netto-Arroba = 28 „

Dänisches Gewicht: 3 Procent Avance.
„ „ Zucker von St. Thomas und St. Croix, kein tiges Erzeugniß 5½ pCt. Rabatt.

Gewicht von St. Domingo: Pari.

Gewicht von England und Nordamerika:
1 Centner = 104 A.
„ „ St. Petersburg: 1 Pud. = 33⅓ A.
„ „ Bremen: 3 pCt. Avance.

100 Kilogrammes = 207 A.

Hiesiges Gewicht nach Preußen: 3 pCt. Avance.

Oel von Gallipoli: 1 Salm = 295 A.

Getraide:

Hamburg und Preußen — Pari.
„ nach Holland: 56½ Faß = 1 Holl. Last.
„ „ England: 1 Last — 11¼ Quarter.

Dänemark „ Hamburg: 23½ Tonnen = 1 Last.
„ „ Holland: 22 „ = 1 „
„ „ England: 21 „ = 10 Quarter.

§ 102.

Wenn ein Schiff Havarie oder Beschädigung erlitten hat, so ist der Schaden am Schiffe durch obrigkeitlich angeordnete Sachverständige zu untersuchen und zu taxiren. Es ist bei der Besichtigung und Taration besonders darauf zu achten: daß nur der auf der letzten Reise entstandene wirkliche Schaden am Schiffe taxirt, und nicht etwa in dieser Taxe mit in Anschlag gebracht werde, was eine Folge von Alter, Fäulniß im Holze oder Wurmfraß, oder einer vor Antritt der letzten Reise erlittenen Beschädigung oder fehlerhaften Bauart des Schiffes ist, vielmehr daß dieses letztere alles getrennt taxirt und im Taxations-Document separat aufgeführt werde.

Ist das Schiff in einen Nothhafen eingelaufen, so muß die Reparatur, nachdem obige Besichtigung und Taxation geschehen ist, förderſamſt vorgenommen und so schleunig als möglich ist, beendet, und die geschehene Wiederherstellung der besichtigten und taxirten Schäden durch die Rechnungen nachgewiesen werden. Der Versicherer ersetzt den Schaden nach der Taxe oder, falls die Rechnungen geringere Reparatur-Kosten nachweisen, nach den bezahlten Rechnungen. — Ist aber das Schiff am Bestimmungsort angekommen, so bleibt es dem Eigner überlassen, die Reparatur, wenn er es für gut findet, vorzunehmen. Der Schaden-Berechnung wird die Taxe zu Grunde gelegt, jedoch sind die Kosten der benöthigten Gelder nicht zur Verantwortlichkeit des Versicherers.

Ist die Versicherung auf Zeit oder mehrere Reisen (§ 53) genommen, so muß die geschehene Reparatur durch die bezahlten Rechnungen nachgewiesen und demgemäß, wenn solche geringer als die Taxen sind, darnach der Schaden berechnet werden.

Von der sonach taxirten und erwiesenen Beschädigung am Schiff wird in der Schadensberechnung der dritte Theil für den Unterschied zwischen alt und neu abgezogen (mit Ausnahme bei Ankern, wofür nichts abgezogen, und bei Ankerketten, wofür nur ein Sechstel abgezogen wird), es sei denn, daß das Schiff ganz neu sei und die erste Reise mache; jedoch wird die Reise von dem in der Nähe gelegenen Erbauungs-Platze nach dem Ausrüstungs- oder Abgangshafen nicht mitgerechnet. Wenn beides, Rumpf und Inventarium, oder ein oder das andere ganz neu ist, findet von dem ganz neuen kein Abzug statt. Auch wenn das Schiff nicht seine erste Reise macht, aber doch einzelne Theile des Inventariums ganz neu sind, und dabei beschädigt werden, so findet hiervon kein Abzug statt.

§ 103.

Schaden an Schiff oder Gut durch Feuer wird ersetzt, wenn solcher nach § 90 über 3 Procent beträgt. Bei partiellem Schaden am Schiffe findet der Abzug „alt für neu“ (§ 102) statt.

§ 104.

Die bisherige Usanz, daß der Versicherer auf Casco nur die Hälfte der Havarie particuliere, die nicht durch Stoßen entstanden ist, bezahle, fällt weg.

Als Folge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauche und also nicht vom Versicherer zu vergüten, wird angesehen, wenn Segel beschädigt vom Winde zerrissen, oder fortgeführt werden, wenn Anker, Taue, Ketten oder laufendes Tauwerk beschädigt werden oder brechen, und ist demnach der Versicherer auch dann nicht verantwortlich, wenn das Beschädigte, Zerrissene und Gebrochene demnächst weggekappt werden müßte.

Der bisherige Gebrauch, in der Havarie-particuliere-Dispache Lot- und Monatsgeld zur Last des Versicherers zu bringen, wenn solche nicht in der auswärtigen Havarie-grosse-Dispache aufgenommen worden, fällt weg.

Ebenso fällt weg der Gebrauch der Havarie-grosse-Berechnungen bei Schiffen in Ballast fahrend.

§ 105.

Bei der Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der Versicherte berechtigt das zu fordern, was der Empfänger der Ladung berechtigt ist wegen Seeschäden zu kürzen. Der Versicherte erhält nur das ersetzt, was er bei glücklicher Ankunft des Schiffes, durch Connossement oder Manifest erwiesen, erhalten haben würde (s. § 11). Ist der also berechnete Werth höher als die versicherte Summe, so wird die Havarie vom Versicherer pro rata der gezeichneten Summe bezahlt. Ist eine Fracht in den Schiffspapieren bestimmt und ist auch sonst über den angenommenen Belauf der Fracht eine besondere Uebereinkunft nicht getroffen werden, so wird die Fracht angenommen, welche zur Zeit der Abladung am Abladungsorte für ähnliche Reise und Waaren üblich ist. In streitigen Fällen entscheiden Sachverständige über den Frachtbetrag.

§ 106.

Der Versicherer auf imaginairen Gewinn bezahlt, falls die Güter, deren imaginairen Gewinn versichert ist, beschädigt am Bestimmungsort geliefert werden, eben so viele Procente von der versicherten Summe als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber der Gegenstand des imaginairen Gewinns wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer des imaginairen Gewinns nach den Bedingungen seiner Versicherung verantwortlich ist, nicht den Bestimmungsort erreichen kann, so bezahlt der Versicherer die gezeichnete Summe als Total-Schaden.

Würde jedoch beim Verkauf der Güter im Nothhafen das Provenue, nach Abzug von Verkaufskosten, Zoll und Fracht, mehr austragen, als der Einkaufswerth beträgt, so ist der Ueberschuß auf den imaginairen Gewinn in Abrechnung zu bringen.

Ebenso ersetzt der Versicherer den imaginairen Gewinn auf geworfene oder zur Bestreitung der Kosten im Nothhafen verkaufte Güter als Total-Schaden, wenn solche in Havarie grosse zum Einkaufswerth vergütet sind, dagegen ist derselbe frei von Schadenersatz, wenn für solche Güter der Verkaufspreis am Bestimmungsort, in Havarie grosse vergütet wird, vorausgesetzt, daß solcher Gewinn einschließt; widrigenfalls kommt die Differenz gegen den imaginairen Gewinn in Betracht. — Falls wegen in §§ 55 und 56 angegebener Ursachen der Blockade oder Abweisung

die Güter für Rechnung des Versicherers verkauft werden, so wird gegen den auf diese Güter versicherten imaginairen Gewinn der eventuelle Ueberschuß, den das ganze Netto-Provenue aller Güter einer Police über den Einkaufswerth derselben ergiebt, in Abrechnung gebracht.

§ 107.

Wenn die Güter, worauf Commission (Provision) oder Courtage versichert ist, beschädigt am Bestimmungsort geliefert werden, so bezahlt der Versicherer derselben eben so viele Procente von der versicherten Summe als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber die Güter, wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer der Provision oder Courtage nach den Bedingungen seiner Police verantwortlich ist, den Bestimmungsort nicht erreichen können, so ist die versicherte Commission oder Courtage als Total-Schaden vom Versicherer zu bezahlen.

§ 108.

„Wer auf Bodmerei versichert, ist frey von aller Havarie, und darf dazu nicht contribuiren.“

Diese Bestimmung ist dahin zu verstehen:

Ist ein Schiff in einen Nothhafen eingelaufen gewesen und hat für die entstandenen Kosten Bodmerei gezeichnet, und ist der Bodmereibrief versichert worden, so bleibt der Versicherer desselben, falls das Schiff nachgehends seinen Bestimmungsort erreicht, frei von aller Havarie, wenn auch das Schiff auf seiner Reise noch abermals einige Havarie erlitten hat, es sei denn:

daß durch die auf der Fortsetzung der Reise erlittenen See-Unfälle das verbodmete Pfand insoweit verschlechtert worden, daß es dadurch die verbodmete Summe nicht austrage;

oder daß das Schiff wegen Havarie in einen Nothhafen abermals eingelaufen gewesen und für die dort entstandenen Kosten einen zweiten Bodmereibrief hätte zeichnen müssen, der als der jüngere den Vorrang vor dem älteren Bodmereibrief hat, und daß dadurch der Ertrag des Pfandes für letzteren nicht mehr hinreichend sein würde;

oder daß nach Landes-Gesetz des Bestimmungshafens der erste Bodmereibrief zur neuen Havarie beizutragen verpflichtet ist. — In allen diesen Fällen hat der Versicherer den Schaden zu ersetzen.

§ 109.

Würde das Schiff bei Fortsetzung der Reise nach seinem Bestimmungsort stranden oder mit so schwerer Havarie in einen Nothhafen einlaufen oder eingebracht, daß es unfähig geworden, seine Reise zu beenden, und würde die Ladung ganz oder nur theilweise gerettet, so hat der Versicherer des Bodmereibriefes den eventuellen Schaden nach Abzug des reinen Provenues von Schiff, Fracht und Ladung zu bezahlen.

§ 110.

Hat der Versicherte der Ladung zur Einlösung des Bodmereibriefes am Bestimmungsort, um seine Güter löschen zu können, Einschuß zu

leisten, so sind ihm vom Versicherer der Güter alsobald zwei Drittel des Einschusses zu erstatten.

Können im Fall der Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung, Schiff und Fracht den ihnen nach gesetzlicher Dispachirung der Havarie zur Last fallenden Beitrag nicht leisten, so sind die Güter bis zu ihrem Werthe verantwortlich für dasjenige, was Schiff und Fracht nicht beitragen, und hat der Versicherer der Güter solches gleichfalls zu ersetzen — so wie auch im umgekehrten Falle, wenn die Güter nicht hinreichen den ihnen zur Last fallenden Beitrag zu leisten, Schiff und Fracht für den Minderbetrag verantwortlich sind, wo der Versicherer von Schiff und Fracht solchen gleichfalls zu ersetzen hat.

Jeder Verlust am Schiffe und alle außerordentliche Kosten, welche zur Einlösung des Bodmereibriefes an dem Bestimmungsort durch den Verkauf des Schiffes entstehen, bleiben zur Last der Rhederei; der Versicherer auf Casco und auf die Fracht zahlt nur dasjenige, was er nach der gesetzlichen Havarie-grosse- und particuliere-Dispache nach den Bedingungen seiner Versicherung zu bezahlen hat.

§ 111.

Ist Bodmerei gezeichnet für eine vor Antritt der Reise entstandene Schuld des Schiffes, so hat der Versicherer hierauf, gleichwie bei der Versicherung auf Vorschuß auf das Schiff, keine Havarie irgend einer Art zu bezahlen, wenn das Schiff seinen Bestimmungsort erreicht. Hat es aber denselben nicht erreichen wegen Seeunfälle, wofür der Versicherer laut Police verantwortlich ist, so hat derselbe den eventuellen Schaden zu bezahlen, nach Abzug des reinen Provenues des Schiffes.

Wenn Versicherung genommen ist auf Vorschuß auf die Fracht, wird die gerettete Fracht, abzüglich der Rettungskosten, in Abrechnung auf den Vorschuß gebracht.

§ 112.

Sind für Kosten in einem Nothhafen Havariegelder vorgeschossen und solche versichert worden, so hat der Versicherer der Havariegelder nur dann Schaden zu bezahlen, 1) wenn der versicherte Gegenstand nach § 109 seinen Bestimmungsort gar nicht, oder nur theilweise erreicht, oder 2) wenn durch fernere Seeunfälle der Werth der Gegenstände, worauf vorgeschossen ist, so verringert wird, daß er nicht mehr hinreicht, um die vorgeschossenen Havariegelder ganz oder theilweise zu ersetzen. Das reine Provenüe des Geretteten wird auf die versicherten Havariegelder in Abrechnung gebracht.

Bei Versicherung auf Havariegelder ist im Falle von Schaden der Belauf derselben unter Zuziehung der Versicherungs-Police und der Kosten zu Grunde zu legen; die Taxe gilt nicht.

Dritter Titel.

Von den zu treffenden Maaßregeln bei eingegangener Nachricht von einer Havarie.

§ 113.

Wenn ein Schiff auf den Strand gekommen, die Güter schon geborgen sind oder noch gerettet werden können, oder das Schiff mit so schwerer Havarie in einem Nothhafen einläuft oder eingebracht wird, daß zu befürchten ist, es werde seine Reise nach dem Bestimmungshafen nicht fortsetzen können, so ist der Versicherte verpflichtet, so wie er Nachricht davon erhalten hat, diese, sobald es füglich und möglich ist, dem Versicherer anzuzeigen, und hat der Versicherte mit seinem Versicherer (und wenn es nöthig erachtet würde, in Gegenwart des Dispacheurs), nach Maaßgabe von § 114, alles was zum Besten des Schiffs, zur Rettung und Reparatur desselben, zur Bergung, Erhaltung, Verkauf der geretteten beschädigten, und Weiterbeförderung der unbeschädigten Güter am geeignetsten und zweckmäßigsten ist, zu verabreden; welcher Verabredung der Versicherte zu folgen und darnach zu verfahren verpflichtet ist.

Falls die Versicherung auf das Schiff oder seine Ladung unter mehrere Versicherer vertheilt ist, so daß es schwierig sein würde, eine gemeinsame Maaßregel zu verabreden, so sind die Versicherer gehalten, einen oder zwei Deputirte aus ihrer Mitte zu ernennen, und hat der Versicherte sodann die wie vorstehend angeordnete Verabredung mit diesen Deputirten zu treffen. Was die durch die Mehrzahl der Versicherer ernannten Deputirten mit dem Versicherten verabreden, ist für alle Versicherer bindend. — Weigern die Versicherer die Ernennung solcher Deputirten, so hat der Versicherte nach bestem Ermessen zu verfahren.

§ 114.

Sind einem Schiffe die im vorstehenden § 113 genannten Unglücksfälle überkommen, so ist der Versicherer, wenn er zu den Unkosten, welche zur Erhaltung von Schiff oder Gut erforderlich sind, nicht beitragen, sondern sein gezeichnetes Capital zum Vollen, nach Maaßgabe von § 136 bezahlen zu wollen erklärt, damit von seiner Verpflichtung befreiet, und seine weitere Verantwortlichkeit erloschen. Der Versicherte hat aber dem Versicherer die Verklarung oder einen dieselbe ersetzenden Auszug aus dem Schiffs-Journal, so wie die Besichtigungs-Documente, und bei Casco-Versicherung die, wenn auch nur vorläufige, Taxation der Reparaturkosten der Schiffs vorzulegen, und darauf die Erklärung des Versicherers zu fordern, welche derselbe unweigerlich geben muß, widrigenfalls der Versicherte nach seinem Ermessen, als wenn er nicht versichert wäre, zu handeln berechtigt ist; für den Erfolg, wie er ausfallen möge, bleibt der Versicherer verantwortlich. — Sind wegen Entlegenheit des Orts, wo das Unglück sich ereignete, oder aus andern Ursachen, zu deren Beseitigung sich indeß der Versicherte möglichst willig bezeigen muß, jene Documente nicht hieher gekommen, oder nicht zu erhalten, so ist derselbe von der Verpflichtung, diese Documente vorzulegen, frei.

Ist das Schiff nicht condemnirt, d. h. durch nach Landesgesetz oder Usanz autorisirte Sachverständige als Wrack befunden oder unfähig zur Reparatur erkärt worden, so wird die Reparatur nach Maßgabe von § 102 bewerkstelligt.

Wenn die Weiterbeförderung der geretteten unbeschädigten Güter unverhältnißmäßige Kosten verursacht, so ist der Versicherer berechtigt den Verkauf derselben am Havarie-Platze zu verlangen.

Bei der Auswahl der zur Weiterbeförderung zu befrachtenden Schiffe ist möglichst nach dem Willen des Versicherers zu verfahren und auf die Zollgesetze des Bestimmungshafens Rücksicht zu nehmen; die geschehene Befrachtung ist, sobald es füglich und möglich ist, dem Versicherer anzuzeigen und geht die Gefahr in diesen Fahrzeugen nach Maßgabe von § 7 auf den Versicherer der Güter über.

Dasjenige, was die Fracht jener Fahrzeuge und die pro rata des zurückgelegten Weges dem Schiffe zukommende Fracht zusammengerechnet die ganze Fracht übersteigt, ist als Extra-Fracht, sammt allen verausgabten Kosten der Bergung, Erhaltung, Weiterverladung nach gesetzlich aufgemachter Dispache vom Versicherer zu bezahlen.

Das Provenue der verkauften Gegenstände einzuziehen, ist Obliegenheit des Versicherten.

§ 115.

Der Versicherte ist gehalten, zur Anschaffung der nöthigen Havariegelder behülflich zu sein, wozu der Versicherer den seinen versicherten Gegenstand treffenden Antheil, nach vorläufiger Berechnung, in streitigen Falle nach einer vorläufigen Schätzung des Dispacheurs, als Caution mit den üblichen zwei Dritteln desselben zu leisten hat.

Der Versicherte ist ferner gehalten, vom Schiffer zu verlangen, daß er über die Havariegelder einen Bodmereibrief zeichne, der aber nur Gültigkeit hat, wenn etwa Schiffs- oder Ladungs-Interessenten sich weigern sollten, Sicherheit für den sie treffenden Antheil der Havarie nach gesetzlicher Dispache zu stellen; in Ansehung der Versicherung von Havariegeldern ist nach § 116 zu verfahren.

§ 116.

Der Versicherte ist gehalten, die Havariegelder wegen einer am Schiff und Gut vor der Ankunft am Bestimmungsort erlittenen Havarie, sobald derselbe Nachricht davon erhalten, auf Kosten und Gefahr seines Versicherers versichern zu lassen, wenn der Versicherer nicht selbst diese Gefahr übernehmen will, indem, wenn die desfallsige Anfrage unterlassen wird, und das Schiff seinen Bestimmungort nicht erreicht, der Versicherer zum Ersatz jener Havarie nicht verpflichtet ist.

Kann die Versicherung hier aber nicht gedeckt werden, worüber der Versicherte durch Attest des Assekuranz-Maklers sich auszuweisen hat, so hat der Versicherte, falls sein Versicherer es verlangt, seine guten Dienste anzuwenden, um die Versicherung auswärts zu nehmen. Gelingt auch dieses nicht, so bleibt der Versicherer verantwortlich.

§ 117.

Falls die im vorstehenden § 113 genannten Unglücksfälle einem von hier abgeladenen oder auf hier bestimmten Schiffe überkommen sind, und nicht zu entfernt, als daß von hier aus passende Maßregeln ergriffen werden könnten, so ist erforderlichen Falls nach der von löblicher Commerz-Deputation zu treffenden Verfügung eine Versammlung der Ladungsinteressenten zu halten und sind zur Ausführung der gemeinsamen Maßregeln Deputirte von Schiff und Ladung zu erwählen, welche an die Stelle der Versicherten tretend, das Nöthige auszuführen verpflichtet sind. Die diesen Deputirten für ihre Bemühung für gemeinsames Interesse zukommende Provision, an der die Deputirten der Versicherer keinen Antheil haben, wird, wie bisher usanzmäßig gewesen, auch fernerhin vom Dispacheur unter Berücksichtigung des Capitals von Schiff und Ladung und der gehabten Mühwaltung regulirt.

§ 118.

Ist ein Schiff gestrandet, oder hat Schiff oder Gut so schwere Havarie erlitten, daß zur Regulirung und Dispachirung derselben noch mehrere Zeit erforderlich ist, und kann nachgewiesen werden, wie hoch ungefähr der Verlust oder Schaden sich belaufen werde, so darf der Versicherer sich nicht weigern, nach Ablauf von zwei Monaten, vom Tage der Andienung (§ 128), für so viel als bereits für verloren zu achten, und nach Verhältniß der versicherten Summe zu bezahlen sein würde, Einschuß auf künftige Abrechnung zu leisten, vorausgesetzt, daß dem Versicherer durch vorgelegte Verklarung oder sonstige Documente hinreichend erwiesen worden, daß der Schaden zu seiner Verantwortlichkeit nach den Bedingungen der Police sei.

Bei allen solchen und sonstigen Einschüssen ohne Ausnahme haftet der Versicherte unweigerlich dem Versicherer für die prompte Rückzahlung des nach der aufgemachten Dispache etwa zu viel Eingeschossenen.

Vierter Titel.

Vom Abandon in Havariefällen.

§ 119.

Sind leicht verderbliche Güter in einem Schiffe geladen, welches gestrandet oder aufgebracht und angehalten worden, schon verdorben, oder würden nachgehends so schlecht, daß sie die Kosten einer längeren Erhaltung und Weiterversendung nicht werth wären, und wird dieses durch Besichtigungs-Documente beeidigter oder verordneter Sachverständiger erwiesen, so wie auch dargethan, daß dieser Schaden überall zur Verantwortlichkeit des Versicherers sei, und der Versicherte könnte sich mit

seinem Versicherer nicht einigen über den sofortigen Verkauf und Ers des erlittenen Schadens, so steht dem Versicherten frei, die Bezahlung des vollen Schadens gegen Anweisung und Cedirung der verdorbenen Waaren zu fordern.

Nur wie vorstehend oder nach § 60 können Waaren aus dem Grunde, daß solche leicht verderblich sind, dem Versicherer abandonnirt werden.

§ 120.

Wenn ein Schiff von dem Tage an, da es in See gegangen ist, die wie nachfolgend bestimmte Zeit ausbleibt, und überall keine Nachricht von der Fahrt desselben gekommen ist, so kann es als verschollen angesehen, und als ein solches vom Versicherten erklärt und dem Versicherer angedient werden. (§ 128.)

Die obrigkeitlichen Atteste vom Bestimmungsort des Schiffes, daß solches dort nicht angekommen, müssen nach Ablauf nachstehend bestimmter Termine ausgestellt sein, und hat der Versicherte außer dem gehörigen Interesse-Beweise (— das Connossement muß indossirt eingeliefert werden —) den Abandon-Revers und bei Coeo-Versicherungen die an Eidesstatt zu gebende schriftliche Erklärung, wann ihm die letzte Nachricht vom Schiffe zugekommen, beizubringen. Zwei Monate nach geschehener Andienung ist der Versicherte berechtigt, den versicherten Gegenstand dem Versicherer zu abandoniren, und ist letzterer schuldig, den Schaden zum Vollen zu bezahlen. Kommt später solcher Gegenstand ganz oder theilweise noch wieder zu Tage, so ist der Versicherte verpflichtet, ihn für Rechnung des Versicherers zu reclamiren.

Die nach den verschiedenen Abgangs- und Bestimmungsorten bestimmte Zeit oder Termine sind:

für Europäische Reisen innerhalb der Ostsee, und der Nordsee bis Bergen, und bis Gibraltar 4 Monate;

für andere Europäische Reisen und jenseits Gibraltar, für Reisen nach und von Nordamerika, und Westindien 6 Monate;

für Reisen nach und von der Mexicanischen Küste und Pacific 8 Monate;

für Reisen bis und nach dem La Plata-Strome und um das Cap der guten Hoffnung 9 Monate;

für Reisen nach und von jenseits des Cap der guten Hoffnung und des Cap Horn 14 Monate.

Reisen von und nach andern Plätzen im entsprechenden Verhältniß.

§ 121.

(A.- u. H.-O. Tit. XI. Art. 4.)

In andern Fällen stehet dem Assecuraten nicht frei, ein versichertes Schiff oder Gut zu abandoniren, sondern es soll derselbe jedoch auf der Assecuradeurs Gefahr und Kosten, allen Schaden abzuwenden, das Schiff und Gut zu conserviren, und dasselbe Bestes zu befördern nach Möglichkeit sich angelegen sein lassen.

Es darf jedoch der Versicherte für seine Mühwaltung eine Provision nicht berechnen.

Fünfter Titel.

Von aufgebrachten Schiffen, deren Ranzionirung und Reclam.

§ 122.

(A - u. H.-O. Tit. XV. Art. 1.)

Würde ein Schiff von Capern oder sonst andern genommen und aufgebracht, so soll der Assecurirte solches unverlängt seinen Assecuradeuren kund machen, und mit denenselben, nach Maassgebung des 2. Art. vorhergehenden 14. Tit. (§ 113), dasjenige verabreden, was zu Befreyung und Reclamirung des Schiffs und der Güter nöthig seyn möchte, und sind die Assecuradeurs schuldig die hiezu erforderten Kosten entweder sogleich oder nach und nach baar einzuschiessen.

§ 123.

(A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 2.)

Ein Schiffer, der Gelegenheit findet, sein genommenes oder aufgebrachtes Schiff und Gut wieder frey zu machen und ranzioniren, ist nicht allein hiezu befugt, sondern auch, wenn seiner Rhedere und Befrachtere Bestes dadurch befördert wird, solches zu thun schuldig und verbunden; und müssen die Assecuradeurs dasjenige, was der Schiffer solchergestalt gethan, ohne einige Widerrede genehm halten.

§ 124.

(A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 3.)

Wenn ein ranzionirtes Schiff, nach geschehener Lösung auf der Reise verunglückt oder wiedergenommen wird, so muss der Assecuradeur nicht allein den Schaden des gebliebenen und wiedergenommenen Schiffs und der Güter, sondern auch die Ranzionsgelder bezahlen.

§ 125.

(A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 4.)

Ein Schiffer, der sein Schiff wieder frey gemacht und gelöset, soll alsofort und bei der ersten Gelegenheit an den Assecurirten Nachricht davon geben, und dieser seinen Assecuradeurs ohne Verzug es gleichfalls wissen lassen, damit allenfalls zu rechter Zeit, zu etwan einiger Versicherung der Ranzionsgelder, Anstalt gemacht

werden könne. — Jedoch ist der Versicherte gehalten, die Versicherer derselben, wie § 116 angegeben, zu suchen. — Hätte aber der Schiffer nachdem er allen möglichen Fleiss angewendet, keine Gelegenheit von dem, was vorgefallen, sogleich die Nachricht zu ertheilen, und das Schiff käme mittlerweile zu Schaden oder verunglückte, so bleibt es bei der Verordnung des vorstehenden 3. Art.

§ 126.

(A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 5.)

Obwohl der Assecurirte in vorerwähnten Fällen ohne Mitwissen und Genehmhaltung seiner Assecuradeurs etwas zu thun oder vorzunehmen nicht befugt; so ist er jedoch, wann die Assecuradeurs sich nicht zur Stelle befinden, schuldig und verbunden, den Reclam-Prozess, wiewohl auf ihre Gefahr und Kosten, für sich allein zu führen, und ihr Bestes und Vortheil auf alle ersinnliche und möglichste Art und Weise zu beobachten, auch ihnen von allem unverweilte Nachricht zu geben.

§ 127.

(A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 6.)

Woferne der angestellte Reclam-Prozess innerhalb 6 Monaten nicht zu Ende käme, oder wenig Hoffnung vorhanden wäre, denselben zu baldiger Endschaft zu bringen, inzwischen aber durch Verderbung der Waaren schon wirklich einiger Schade sich hervortäte, so soll der Assecuradeur solchen schon vorhandenen Schaden der verdorbenen Güter, und die bereits aufgewandten Unkosten, auf Abrechnung, an den Assecurirten zu bezahlen schuldig sein.

Sechster Titel.

Anbienung, Einforderung und Verjährung der Schäden und Havarien.

§ 128.

Wenn ein Schaden oder Havarie entsteht, ein Schiff geblieben oder als eine unstreitige Prise aufgebracht ist, und die zuverlässige Nachricht eingegangen, daß Nichts von der Ladung geborgen oder keine Hoffnung von der Wiederfreigebung des Schiffes oder der Güter vorhanden sei, oder ein Schiff verschollen ist; so hat der Versicherte dem Versicherer solches schriftlich anzuzeigen (anzudienen). Der Versicherer ist verpflichtet, wenn es verlangt wird, den Empfang der Anbienung zu bescheinigen, was aber in keiner Art als Beweis der Anerkennung des Schadens selbst dienen kann.

§ 129.

Schaden oder Havarie, die der versicherte Gegenstand auf Reisen innerhalb Europa erleidet, muß binnen Jahresfrist, falls auf Reisen außerhalb Europa, in zwei Jahren vom Tage des geschehenen Unglücks zu rechnen, bei Verlust der Forderung dem Versicherer angedient werden.

§ 130.

(A.- u. H.-O. Tit. XVII. Art. 2.)

Fordert der Assecurirte, nach geschehener vorerwähnter Andeutung, in zehn Jahren den Schaden nicht ein und belanget den Assecuradeur nicht mit würklicher gerichtlicher Klage, so ist nach Verfliessung solcher Jahre dessen Forderung gänzlich erloschen, und der Assecuradeur oder dessen Erben weiter im geringsten nicht gehalten.

Siebenter Titel.

Vom Beweise des Interesse und des Schadens, so wie von der Bezahlung der Schäden und Havarien.

§ 131.

(A.- u. H.-O. Tit. XIII. Art. 1.)

Wer Schaden fordert, muss beweisen, dass er Schaden gelitten hat.

§ 132.

Der Versicherer ist berechtigt, die Beibringung des Ordre-Briefes zu verlangen.

§ 133.

Die gedruckte Clausel der Police, daß der Versicherte im Schadensfall nichts weiter als nur allein die Police zu produciren habe, entbindet den Versicherten nicht von dem Beweis des Schadens, der Verladung und des Interesse. Falls jedoch diese Clausel auch noch schriftlich hinzugefügt worden, so ist der Versicherte von dem Beweis der Verladung und des Interesse befreiet. — Ist in der Police ausdrücklich beliebt worden, das Connossement nicht zu produciren, so darf der Beweis der Verladung nicht gefordert werden.

§ 134.

Aufgemachte Dispachen sind dem Versicherer im Original oder vidimirter Copie vorzulegen. Dispachen-Extracte sind nur mit beiderseitiger Genehmigung des Versicherers hinreichend.

§ 135.

(A.- u. H.-O. Tit. XIII. Art. 3.)

Wann Schiffer, Steuer-Leute und Matrosen Kaufmanns-Güter für ihre eigene Rechnung mit sich führen, und solche, ohne ein Connossement darüber ausgestellt zu haben, versichern lassen; so sollen dieselben bei entstehenden Schaden ihr Eigenthum an diesen Gütern und dass sie solche wirklich in dem Schiffe gehabt, im gleichen wie viel davon verloren oder etwa geborgen, mit einem Eyde zu bekräftigen schuldig seyn.

§ 136.

Zwei Monate nach geschehener Andienung, § 128, ist der Versicherer verpflichtet, den Schaden zum Vollen zu bezahlen, jedoch daß der Schaden vorher mit allen nöthigen Documenten und belegen erwiesen worden.

Die Versicherer leisten Verzicht auf die ihnen nach der Assecuranz- und-Havarie-Ordnung v. J. 1781 im Tit. 11 Art. 1, im Tit. 18 im Tit. 21 Art. 12 gegebene Befugniß von Abzügen bei Bezahlung der Schäden und Havarien, verpflichten sich vielmehr alle erwiesenen Schäden und Havarien zum Vollen reell und prompt zu bezahlen.

Form
eines Abandon-Revers in Hamburg.

Es hat die Assekuranz-Compagnie von 1839

an Endesunterzeichnete versichert . . . . Bco. ℳ
auf

im Schiffe
geführt von dem Schiffer
bestimmt von nach
Dieses Schiff, welches laut Attest

von
am
abgesegelte, hat zufolge
bis jetzt seinen Bestimmungsort
nicht erreicht, und da auch sonst nicht die mindeste Nachricht über dasselbe eingegangen ist, muß es für verunglückt gehalten werden.

Die Assekuranz-Compagnie von 1839

hat sich daher bereit erklärt, für die gezeichnete Summe pro Cent, also Bco. ℳ zu bezahlen.

Gegen Empfang dieser Bco. ℳ verpflichte demnach, daß wenn früher oder später irgend etwas von diesem Schiffe bekannt werden sollte, es sei auf welche Weise es wolle, sofort der Assekuranz-Compagnie von 1839 davon Anzeige machen, auf Verlangen derselben die erforderlichen Erkundigungen einziehen und mittheilen, die etwa nöthig werdende Reclamirung des versicherten Gegenstandes oder des davon geborgenen Theils, oder auch dessen Ertrages, beschaffen, und die dafür eingegangenen Gelder der Assekuranz-Compagnie von 1839

pro rata ihrer gezeichneten Summe gleich nach Empfang auskehren wolle. Alles, ohne Etwas dafür zu berechnen, dagegen aber auch auf Kosten und Gefahr der genannten Compagnie.

Und selbst wenn obige Versicherung für anderweitige oder fremde Rechnung besorgt sein mögte, soll doch die vorstehend übernommene Verbindlichkeit für persönlich bindend sein und in Kraft treten, und daher die Versicherer nicht an die Eigner oder Ordregeber, der obigen Reclamation wegen, verwiesen werden können.

Urkundlich eigenhändigen Unterschrift.

Hamburg, den

Policen

der Hamburgischen Neuen 3ten Assekuranz-Compagnie für Versicherung auf 1 Jahr

auf das

Russische Schiff

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847."

Diese Versicherung valedirt auf alle Reisen, welche das Schiff im Verlaufe des versicherten Jahres machen wird, sei es in Ballast etc. mit Ladung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen. Ist das Schiff bei Ablauf des Jahres noch unterwegs und keine neue Versicherung für das folgende Jahr genommen, so dauert der Risico laut § 51 fort gegen eine Prämien-Zulage pr. Monat à rata der Jahres-Prämie.

Für den Aufenthalt des Schiffs im schwarzen Meer, zwischen 1. October bis 31. März beide inclusive, (Clarirung in Constantinopel) eine Verbesserungs-Prämie gegeben, für die respectiven beiden ersten Monate der Berechnung 1 pCt., für jeden Monat, für die folgenden ¾ pCt. pro Monat.

Ladet das Schiff Eisenbahnschienen, so wird für die Reise zwischen dem 1. Mai bis 31. August in See gehend 2 pCt., zwischen dem 1. September bis 30. April in See gehend * für die Reise nach einem Hafen der Nordsee 3 pCt., nach einem Hafen der Ostsee bestimmt 5 pCt. Prämien-Verbesserung gegeben: für **Roh-Eisen-Ladung** (Pig Iron) findet die Hälfte jener Prämien-Verbesserung statt.

** Hat das Schiff **Kupferboden** und befindet sich dasselbe vom 1. October bis 30. April außerhalb der Ostsee (jenseits Elsineur) in der Fahrt, so wird 1½ pCt. Rückgabe gegeben, wenn auf diese Versicherung kein Schaden zu bezahlen ist.

Für jede volle 30 Tage, die das Schiff in den Wintermonaten vom 1. November bis ultimo Februar, (in Russischen Häfen bis zur wieder eröffneten Schiffahrt) **entlöscht und im Winterlager aufgelegt** hat, findet auf vorhergeschehene Anzeige, die auf der Police bemerkt werden muß, und mit der Bedingung, daß aller und jeder Risico während der Zeit des Winterlagers aufhöre, ⅔ pCt. Rückgabe statt, im Fall daß kein Schaden der den Belauf der verdienten Prämie übersteigt, zu bezahlen ist. Die Rückgabe beginnt von dem Tage daß die Anzeige von dem derzeitigen Aufenthalts-Ort des Schiffes abgegangen, und endet so wie das Schiff seine Ladung oder den Ballast einzunehmen angefangen hat, worüber Attest der competenten Behörde beizubringen ist. Für nur

einmonatliches Winterlager findet überall keine Rückgabe statt. **Nachträgliche Kündigung** hat keine Gültigkeit.

Diese Versicherung ist frei von Quarantaine-Kosten.

Die West-Afrikanische Küste ist von dieser Versicherung ausgeschlossen.

Diese Versicherung valedirt nur für Seegefahr.

Hamburg, den

Preußische Schiff

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847."

Diese Police findet der Leser im ersten Bande S. 438 und 439. Sie ist größtentheils gleichlautend mit der vorhergehenden, jedoch mit den hier unten durch Sterne in derselben bezeichneten Aenderungen oder Zusätzen, nämlich:

* Hier stehen die Worte: „3 Procent, im letzteren Termin, nach einem Hafen der Ostsee bestimmt u. s. w.," anstatt der Worte: „für die Reise nach einem Hafen der Nordsee 3 Procent u. s. w.," die in der vorangehenden Police zu lesen sind.

** Dann kommt aber unten die auf den Kupferboden bezügliche Bedingung der vorangehenden Police, die jetzt folgendermaßen lautet: „Hat das Schiff Kupferboden und befindet sich daſſelbe vom 1. Oc„tober bis 31. März außerhalb der Ostsee (jenseits Elseneur) so „wird 1 Procent Rückgabe gegeben, wenn auch diese Versicherung „beim Rheder zu bezahlen ist, jedoch fällt die eventuelle Vergütung „für Winterlager weg."

Policen

der Hamburgischen Elb-Assekuranz-Compagnie für Versicherungen auf 1 Jahr

---

Schiff

vom bis

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847."

Die Versicherung valedirt auf alle Reisen, welche das Schiff im Verlaufe von einem Jahre machen wird, sei es in Ballast oder mit La-

bung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen, mit eingeschlossen sind jedoch alle transatlantischen Reisen, die West-Afrikanische Küste und das schwarze Meer.

Ist das Schiff bei Ablauf des Jahres noch unterwegs, und kommt neue Versicherung für das folgende Jahr genommen, so dauert der Risico nach § 51 fort, gegen eine Prämien-Zulage von ¾ pCt. pr. Monat.

Ladet das Schiff Eisenbahnschienen, so wird für die Reise zwischen dem 1. May bis 31. August in See gehend 2 pCt., zwischen dem 1. September bis 30. April in See gehend, für die Reise nach einem Hafen der Nordsee 3 pCt., nach einem Hafen der Ostsee bestimmt 5 pCt. Prämien-Verbesserung gegeben. Für **Roh-Eisen-Ladung** (Pig Iron) findet die Hälfte jener Prämien-Verbesserung statt.

Für jede volle 30 Tage, die das Schiff in den Wintermonaten vom 1. November bis ultimo Februar entlöscht und im Winterlager aufgelegt hat, wird ½ pCt. von der Prämie zurückgegeben, im Fall, daß kein Schaden, der den Belauf der verdienten Prämie übersteigt, zu bezahlen sein wird, für nur einmonatliches Winterlager findet überall keine Rückgabe statt.

Die Versicherung ist frei von Quarantaine-Kosten.

Die Versicherung gilt nur für Seegefahr.

Hamburg, den

Auf das

Russische Schiff

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847."

Diese Versicherung valedirt auf alle Reisen, welche das Schiff im Verlaufe des versicherten Jahres machen wird, sei es in Ballast oder mit Ladung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen. Ist das Schiff bei Ablauf des Jahres noch unterwegs und eine Versicherung für das folgende Jahr genommen, so dauert der Risico nach § 51 fort gegen eine Prämien-Zulage pr. Monat à rata der Jahres-Prämie.

Für den Aufenthalt des Schiffs im schwarzen Meer, zwischen 1. October bis 31. beide inclusive, (Clarirung in Constantinopel) wird Verbesserungs-Prämie gegeben, für die respectiven beiden ersten Monate der Berechnung 1 pCt. für jeden Monat, für die folgenden ¾ pCt. pr. Monat.

Ladet das Schiff Eisenbahnschienen, so wird für die Reise zwischen dem 1. Mai bis 31. August in See gehend 2 pCt., zwischen dem 1. September bis 30. April in See gehend für die Reise nach einem Hafen der Nordsee 3 pCt., nach einem Hafen der Ostsee bestimmt 5 pCt. Prämien-Verbesserung gegeben: für **Roh-Eisen-Ladung** (Pig Iron) findet die Hälfte jener Prämien-Verbesserung statt.

Hat das Schiff **Kupferboden** und befindet sich dasselbe vom 1. Dec.

der bis 30. April außerhalb der Ostsee (jenseits Elsenor) in der Fahrt, so wird 2½ pCt. Rückgabe gegeben, wenn auf diese Versicherung kein Schaden zu bezahlen ist.

Für jede volle 30 Tage die das Schiff in den Wintermonaten vom 1. November bis ultimo Februar, (in Russischen Häfen bis zur wieder eröffneten Schiffahrt) entlöscht und im Winterlager aufgelegt hat, findet auf vorhergeschehene Anzeige, die auf der Police bemerkt werden muß, und mit der Bedingung, daß aller und jeder Risico während des Winterlagers aufhöre, ⅔ pCt. Rückgabe statt, im Fall daß kein Schaden der den Belauf der verdienten Prämie übersteigt, zu bezahlen ist. Die Rückgabe beginnt von dem Tage daß die Anzeige von dem derzeitigen Aufenthalts-Ort des Schiffes abgegangen, und endet so wie das Schiff seine Ladung oder den Ballast einzunehmen angefangen hat, worüber Attest der competenten Behörde beizubringen ist. Für nur einmonatliches Winterlager findet überall keine Rückgabe statt. Nachträgliche Kündigung hat keine Gültigkeit.

Diese Versicherung ist frei von Quarantaine-Kosten.

Die West-Afrikanische Küste ist von dieser Versicherung ausgeschlossen.

Hamburg, den

Versicherung

auf das

Norwegische Schiff

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847."

Diese Versicherung valedirt auf alle Reisen, welche dieses Schiff in der Zeit vom bis 31. October d. J. machen wird, sei es in Ballast oder mit Ladung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen.

Ist das Schiff am 31. October noch nicht wieder nach Norwegen zurück gekehrt, so dauert der Risico fort, bis es den Hafen Norwegens, seinen damaligen Bestimmungs-Ort erreicht hat, gegen eine Prämien-Verbesserung von 1 pCt. für jeden halben Monat, als 1/15., 16/30. November u. s. w., jedoch kann der Risico dieser Versicherung in jedem Hafen, sowohl in als außerhalb Norwegen, den das Schiff an oder einläuft, aufgehoben werden, womit jener Hafen als ursprünglicher Bestimmungs-Ort des Schiffs gilt, wenn der Herr Versicherte zur gehörigen Zeit seine desfallsige Anzeige macht, und endigt der Risico, so wie die Anzeige von dem derzeitigen Aufenthalts-Ort des Schiffs abgeht, gegen Zahlung der stipulirten Prämien-Verbesserungen; bei verspäteter Kündi-

dung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen, mitgeschlossen sind jedoch alle transatlantischen Reisen, die West-Afrikanische Küste und das schwarze Meer.

Ist das Schiff bei Ablauf des Jahres noch unterweges, und hier neue Versicherung für das folgende Jahr genommen, so dauert der Risico nach § 51 fort, gegen eine Prämien-Zulage von ¾ pCt. pr. Monat.

Ladet das Schiff Eisenbahnschienen, so wird für die Reise zwischen dem 1. May bis 31. August in See gehend 2 pCt., zwischen dem 1. September bis 30. April in See gehend, für die Reise nach einem Hafen der Nordsee 3 pCt., nach einem Hafen der Ostsee bestimmt 5 pCt. Prämien-Verbesserung gegeben. Für **Roh-Eisen-Ladung** (Pig iron) findet die Hälfte jener Prämien-Verbesserung statt.

Für jede volle 30 Tage, die das Schiff in den Wintermonaten vom 1. November bis ultimo Februar entlöscht und im Winterlager aufgelegt hat, wird ½ pCt. von der Prämie zurückgegeben, im Fall, daß kein Schaden, der den Ablauf der verdienten Prämie übersteigt, zu bezahlen sein wird, für nur einmonatliches Winterlager findet überall keine Rückgabe statt.

Die Versicherung ist frei von Quarantaine-Kosten.

Die Versicherung gilt nur für Seegefahr.

Hamburg, den

Auf das

Russische Schiff

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen vom Jahre 1847."

Diese Versicherung valedirt auf alle Reisen, welche das Schiff im Verlaufe des versicherten Jahres machen wird, sei es in Ballast oder mit Ladung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen. Ist das Schiff bei Ablauf des Jahres noch unterwegs und hier Versicherung für das folgende Jahr genommen, so dauert der Risico nach § 51 fort gegen eine Prämien-Zulage pr. Monat à rata der Jahres-Prämie.

Für den Aufenthalt des Schiffs im schwarzen Meer, zwischen 1. October bis 31. beide inclusive, (Clarirung in Constantinopel) wird Verbesserungs-Prämie gegeben, für die respectiven beiden ersten Monate der Berechnung 1 pCt. für jeden Monat, für die folgenden ¾ pCt. pr. Monat.

Ladet das Schiff Eisenbahnschienen, so wird für die Reise zwischen dem 1. Mai bis 31. August in See gehend 2 pCt., zwischen dem 1. September bis 30. April in See gehend für die Reise nach einem Hafen der Nordsee 3 pCt., nach einem Hafen der Ostsee bestimmt 5 pCt. Prämien-Verbesserung gegeben: für **Roh-Eisen-Ladung** (Pig iron) findet die Hälfte jener Prämien-Verbesserung statt.

Hat das Schiff **Kupferboden** und befindet sich dasselbe vom 1. Oct.

ben bis 30. April außerhalb der Ostsee (jenseits Elsenor) in der Fahrt, so wird 2½ pCt. Rückgabe gegeben, wenn auf diese Versicherung kein Schaden zu bezahlen ist.

Für jede volle 30 Tage die das Schiff in den Wintermonaten vom 1. November bis ultimo Februar, (in Russischen Häfen bis zur wieder eröffneten Schiffahrt) entlöscht und im Winterlager aufgelegt hat, findet auf vorhergeschehene Anzeige, die auf der Police bemerkt werden muß, und mit der Bedingung, daß aller und jeder Risico während des Winterlagers aufhöre, ⅔ pCt. Rückgabe statt, im Fall daß kein Schaden der den Belauf der verdienten Prämie übersteigt, zu bezahlen ist. Die Rückgabe beginnt von dem Tage daß die Anzeige von dem derzeitigen Aufenthalts-Ort des Schiffes abgegangen, und endet so wie das Schiff seine Ladung oder den Ballast einzunehmen angefangen hat, worüber Attest der competenten Behörde beizubringen ist. Für nur einmonatliches Winterlager findet überall keine Rückgabe statt. Nachträgliche Kündigung hat keine Gültigkeit.

Diese Versicherung ist frei von Quarantaine-Kosten.

Die West-Afrikanische Küste ist von dieser Versicherung ausgeschlossen.

Hamburg, den

Versicherung

auf das

Norwegische Schiff

nach den Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen von 1847."

Diese Versicherung valedirt auf alle Reisen, welche dieses Schiff in der Zeit vom bis 31. October d. J. machen wird, sei es in Ballast oder mit Ladung irgend einer Art, ausgenommen mit Kalkladung, den Aufenthalt in Häfen, auf Rheden oder sonstigen Ankerplätzen einbegriffen.

Ist das Schiff am 31. October noch nicht wieder nach Norwegen zurück gekehrt, so dauert der Risico fort, bis es den Hafen Norwegens, seinen damaligen Bestimmungs-Ort erreicht hat, gegen eine Prämien-Verbesserung von 1 pCt. für jeden halben Monat, als 1/15., 16/30. November u. s. w., jedoch kann der Risico dieser Versicherung in jedem Hafen, sowohl in als außerhalb Norwegen, den das Schiff an oder einläuft, aufgehoben werden, womit jener Hafen als ursprünglicher Bestimmungs-Ort des Schiffs gilt, wenn der Herr Versicherte zur gehörigen Zeit seine desfallsige Anzeige macht, und endigt der Risico, so wie die Anzeige von dem derzeitigen Aufenthalts-Ort des Schiffs abgeht, gegen Zahlung der stipulirten Prämien-Verbesserungen; bei verspäteter Kündi-

gung gilt der Datum der letzten Anzeige zur Berechnung der Prämien-Verbesserungen.

Das Schiff darf nach dem 31. October von Norwegen aus eine neue Reise antreten.

Bedingung dieser Versicherung ist, daß wenn die Beendigung des Risicos am 31. October d. J. stattfindet, solches mit Ablauf dieser Zeit eingemeldet und dann auf der Police angemerkt werden muß, widrigenfalls die vorstehend bestimmten Prämien-Verbesserungen nicht eintreten sind.

Diese Versicherung ist frei von Quarantaine-Kosten.

Die West-Afrikanische Küste und das schwarze Meer sind von dieser Versicherung ausgeschlossen.

Hamburg, den

Register

über

den Inhalt beider Bände des Werks.

A.

		Band.	Seite.
Abandon.	Definition des Abandons	II.	442
	Einwendungen gegen dessen Rechtmäßigkeit	„	443
	Unterschied zwischen Abandon und Abmachung eines Partikular-Schadens	„	444
	Zweckmäßigkeit des Abandons	„	445
	Wichtigkeit desselben bei einem Total-Schaden	„	448
	Freie Wahl des Versicherten in Rücksicht desselben	„	449
	Wirkungen des Abandons	„	450. 552
	Anzeige oder Notiz des Abandons	„	451
	Eigentliche Natur des Abandons in England	„	453
	Unterschied zwischen Abandon und der Notiz desselben	„	454
	Der Abandon nach dem Französischen „Code de Commerce“	„	456
	Gesetze und Gebräuche der verschiedenen Staaten in Betreff des Abandons	„	458
	in Hamburg S. 459, in Bremen S. 461, in Frankreich S. 462 bis 467, in Spanien S. 467, in Holland S. 468, in Portugal S. 474, in Preußen S. 476, in Dänemark S. 477 bis	„	478
	Recht zum Abandon der Fracht	„	490
	Englischer Rechtsfall in Bezug auf Abandon der Fracht	„	491
	Verschiedenheit der Europäischen und Amerikanischen Jurisprudenz, in Hinsicht des Abandons der Fracht	„	492
	Unnöthigkeit des Abandons eines imaginairen Gewinnes	„	493
	Genaue Kenntniß der Thatsachen bedingt das Recht des Abandons	„	497
	Grundlage des Abandons in Frankreich, England und in den Vereinigten Staaten	„	498
	Recht des Versicherten in Bezug auf Abandon	„	504
	Des Richters Story's Analyse des Rechtes zum Abandon	„	505
	Völlige Entfremdung des Eigenthums ist die nothwendige Bedingung des Abandons	„	509
	Der Versicherte verliert sein Recht zum Abandon durch alle Einmischung nach einem Unglücksfalle	„	510
	Zeit der Andeutung eines Abandons	„	511
	Die Schätzung des Gesammt-Belaufes der Reparaturen verleiht den Maßstab zum Abandon	„	522
	Der Abandon kann nur vor Anfang der Reparaturen stattfinden	„	527
	Modification des Rechtes zum Abandon	„	528
	Abandon in einem besonderen Baratteriefalle in England	„	529

Band Sec.

Verzug der Reise bei unverderblichen Gütern giebt kein Recht zum Abandon: . . . . . II. 535
Verlust der Reise giebt kein Recht zum Abandon bei einer Versicherung auf Frachtgelder 540
Modification des Rechtes zum Abandon bei erklärter Untauglichkeit des Schiffes 542
Ist das Schicksal der Fracht, in Abandonfällen, unzertrennlich von dem Schicksal des Schiffes? 547
Regeln in England und in den Vereinigten Staaten hinsichtlich des Abandons der Fracht 549
Schwierigkeit der Trennung der Fracht von Casco in Abandonfällen der einen oder des anderen. 551
Gebräuche in Betreff der Annahme des Abandons 551
Zeitbestimmung der Annahme und Unwiderruflichkeit des Abandons 553
Verantwortlichkeit des Versicherers nach erfolgter Annahme des Abandons 558
Können Güter für die Fracht abandonirt werden? 559 560
Pflichten des Schiffers in Abandonfällen, wenn er als Stellvertreter des Versicherten handelt 562
Verschiedene Gesetzgebungen über diesen Punkt. 562 563
Die Zeit des Abandons 567

Abnutzung des Schiffes, nach dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen 14
Schwierigkeit dieselbe zu erkennen . . . . . I. 15

Abweichung. Bedeutung des Wortes 703
Die beste Definition desselben im Holländischen „Wetboek van Koophandel“ § 639. 707
Verschiedenheit der Europäischen Gesetze darüber. 704
In Holland, Belgien, Frankreich und Hamburg ist der Versicherer dafür verantwortlich, ausgenommen wenn sie mit Wissen und Willen des Versicherten stattfindet 705
In England, Spanien und in den Vereinigten Nord-Amerikanischen Staaten haftet er nie dafür. 705
Eine Abweichung ohne Noth löst den Versicherungs-Contrakt auf . . 706
Unnöthiger Verzug der Reise gilt als Abweichung 707
Eine Abweichung von der gewöhnlichen Reise-Route muß von der Nothwendigkeit geboten werden 709
Die willkührliche Wahl eines neuen Bestimmungshafens ist eine Veränderung der ganzen Reise, keine Abweichung 710
Wenn die versicherte Reise eine direkte ist, so löst eine Zwischenreise die Versicherung auf. 714
Englische Rechtsfälle und Gebräuche hinsichtlich beabsichtigter und nicht vollendeter Abweichungen. 715. 716
Der festgefaßte Entschluß einer Abweichung entbindet den Englischen Versicherer. 717
Verschiedenheit der Englischen und Nord-Amerikanischen Jurisprudenz über diesen Punkt. 719
Der „terminus ad quem“ einer Reise kann aufgehoben werden, ohne Veränderung der Gefahr. 721
Der Risico dauert fort wo er nicht thatsächlich verändert wird . . . 722

	Band.	Seite.
Ansichten über Verlängerungen und Verkürzungen der Reise	I.	725
Hamburgische Gesetze in dieser Hinsicht	„	726
Hamburgischer Rechtsfall, die Veränderung der Reise betreffend	„	727—730
Rechtsfall in Bordeaux über eine Verkürzung der Reise	„	731—735
Verzögerung der Reise ist Aenderung der Gefahr	„	735
Nothwendiger Aufschub präjudizirt keine Versicherung	„	738
Ansichten Englischer Richter über Aufschub	„	739
Nothwendige Strenge der Gerichte in der Anwendung gewisser Regeln	„	741
Unzweifelhafter Handelsgebrauch rechtfertigt eine Abweichung in gewissen Fällen	„	743
Englische Rechtsfälle als Beweise	„	744
Amerikanische Gebräuche in dieser Hinsicht	„	746
Die Vollziehung der Reise muß auf üblichem Wege stattfinden	„	747
Hamburgische Gebräuche, das Angehen verschiedener Häfen betreffend	„	748
Regeln für die Würdigung möglicher Abweichungen	„	750
Abweichungen zur Förderung des Zweckes der Reise	„	753
Ungewöhnlicher Verzug der Abreise gilt immer als Abweichung	„	755
Regeln über das Angehen der Zwischenhäfen	„	756
Kaperbriefe an Kauffahrteischiffe	„	757—762
Willkührliche Veränderung der Gefahr entbindet den Versicherer	„	763
Angehen eines nahe gelegenen Hafens um Auskunft einzuholen ist keine Abweichung	„	764
Ursachen, welche den Schiffer in der Verlassung der üblichen Route rechtfertigen	„	767
1. Einlaufen in einen Nothhafen, um erforderliche Reparaturen vorzunehmen	„	767
2. Rekrutirung und Ergänzung der Mannschaft	„	768
3. Sturm und Ungewitter	„	771
4. Vermeidung feindlicher Nehmung	„	773
5. Aufsuchen oder Abwarten einer Convoy	„	775
6. Hülfe für nothleidende Schiffe u. schiffbrüchige Mannschaft	„	776
Der Zwang gebietender Umstände entscheidet über eine Abweichung	„	778
Der Versuch einer Vermeidung d. Gefahr rechtfertigt keine Abweichung	„	780
Aenderungen in der Police	„	407
Regeln und Vorschriften darüber in Hamburg	„	407
Gebräuche in England	„	407
Die Uebereinstimmung aller Betheiligten allein verleiht ihnen gesetzliche Kraft	„	408
Ohne sie heben wichtige u. wesentliche Aenderungen d. Contrakt auf	„	409
Des Eigenthums-Rechtes. Einfluß derselben auf die Police	„	534
Der vorher geschlossenen Versicherung	„	535
Während der Reise	„	536
Allgemeiner Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847	„	421
Sein Ursprung und Entstehen	„	421
Irrthümliche Auffassung abseiten der Verfasser in einzelnen Theilen	„	423—425
Das erste Kapitel des Planes	„	427—435
Das zweite im zweiten Band, s. d. Anhang am Schlusse S. 71—88		
Anerkennung des Empfangs der Prämie in den Policen	„	405

Band. Se.

Anfang und Ende der Gefahr bei Versicherungen, nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen in Hamburg Bd. I S. 642, in Holland und in Portugal S. 612, in Spanien S. 643, in Frankreich S. 643, in Sardinien S. 644, in Preußen, Schweden, Dänemark, Bremen u. Triest S. 645, in Rußland S. 646. Gebräuche in England und in den Vereinigten Staaten . . . . I. 646

S. Dauer der Reise.

Angehen von Plätzen.
Einlaufen in einen Nothhafen, um Reparaturen vorzunehmen, ist keine Abweichung von der Reise 767
Eskalen nach Vorschrift der Police oder um dringenden Bedürfnissen abzuhelfen, sind erlaubt 765
Franz. Gebräuche hinsichtlich d. Rechtes Eskalen machen zu dürfen . 5.
Angehen Englischer Häfen oder Rheden im Canal präjudicirt die Versicherung in Hamburg nicht 96
Fernere Stipulationen des Hamb. „Allgemeinen Plans der See-Versicherungne" über diesen Punkt 96

Ankerplätze. Nothwendigkeit der Anzeige ihrer Entfernung von den Ladungs- und Löschplätzen 85
Bedeutung des Ausdrucks „in guter Sicherheit" bei dem Ankern der Schiffe 85.5

Anzeigen aller wichtigen Dinge gehören zu den stillschweigenden Verpflichtungen des Versicherten 396–9
Verschiedenheit in der Beurtheilung dieser Pflicht. . . . . II. 6
Unterschied zwischen Nicht-Anzeigen, Verschweigen u. Verheimlichung . 7–9
Duer's Definiton einer Anzeige 9
Hamburgische Gesetze über unterlassene Anzeigen. 11. 12
Regeln des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicher." in diesem Betreff . 15
Do. in Bremen. 16
Do. in verschiedenen Staaten 17–22
Dinge die notorisch sind brauchen nicht angezeigt zu werden 23
Pflichten des Versicherten in Betreff der Anzeigen 26–27
Rechtsfall in Hamburg in Betreff einer unterdrückten Anzeige . . . 28
Kriegs-Contrebande muß in der Police angezeigt werden 29–31
Anzeigen nach Englischen und Amerikanischen Begriffen 33
Uebelstände d. Engl. u. Amerik. Methode in Betreff d. Anzeigen . . 33. 36
Können irrige aber bona fide gemachte Anzeigen eine Police präjudiciren? 37
Gleiche Wirkung einer unschuldigen und einer absichtlich falsch gemachten Anzeige 39
Eintheilung der Anzeigen in drei Classen 42
Worin besteht das Wesentliche einer Anzeige? 49
Eine falsche Beantwort. wichtiger Anfragen entbindet d. Versicherer. 50
Unterschied zwischen einer bloßen Angabe u. e. verbürgten Thatsache 52
Eine positive Anzeige ist einer verbürgten Thatsache gleich 53

Arrest oder Anhaltung 275
Unterschied zwischen Arrest und Nehmungen 276
Verbindlichkeit des Versicherers dafür. 279
Arrest, Anhalt. u. Embargo hebt keinen Versicherungs-Contract auf. 280

	Band.	Seite.
Verfüg. in Betreff d. Kosten eines Embargos od. einer Anhaltung	II.	282—286
Die Clausel „frei von Nehmung“ befreit den Versicherer von eigentlichen Arresten nicht	„	288
Beleuchtung der wichtigen Art. § 38, 39 u. 48 in dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen“	„	289—299
Stellung dieser Clauseln, den Versicherungen für neutrale Rechnung gegenüber	„	300
Verbürgung der Neutralität eines Schiffes in der Police	„	301
Untersuchungen der Neutralitätsfrage in allen Beziehungen	„	302—315
Die Lehre des Durchsuchung-Rechtes nach Englischen Begriffen	„	317
Blockade-Bruch eines Neutralen ist eine Verletzung des Kriegsrechtes	„	320
Was ist hinlänglicher Beweis d. verlorenen Neutralität eines Schiffes?	„	321
Das Völkerrecht ist der Maßstab für die Prisen betreffenden Fragen	„	326
Assekuranz oder Versicherung. Definition, in d. Einleitung	I.	1
Assekuradeur oder Versicherer	„	1
Assekuranzrechte u. Ordnungen verschiedener Staaten	„	6—9
Assekuranz- u. Havarie-Ordnung v. J. 1731 in Hamburg	„	7
Assekuranz-Wesen in London	„	119
„ „ in Belgien (Antwerpen)	I.	144
„ „ in Holland, (Amsterdam)	„	145
„ „ in Schweden (Stockholm und Gothenburg)	„	144
„ „ in Dänemark (Copenhagen)	„	148
„ „ in Preußen und in Rußland	„	149
„ „ in Bremen	„	150
„ „ in Lübeck	„	151
„ „ in Spanien	„	151
„ „ in Neapel	„	153
„ „ in Livorno	„	152
„ „ in Lissabon	„	153
„ „ in den Vereinigten Staaten	„	153
„ „ in Genua	Band II. Anhang	59—67
Assekuranzen — Re-Assekuranzen	I.	210
Was sind Re-Assekuranzen?	„	211
Verbot der Re-Assekuranzen in England	„	212
Betreffende Gebräuche in Frankreich	„	212
Regel der Hamb. Assekuranz- und Havarie-Ordnung in Betreff der Re-Assekuranzen	„	213
Hamb. Rechtsfall, eine Re-Assekuranz betreffend	„	213—216
Gesetzliche Vorschriften darüber in Spanien, Frankreich, Sardinien, Portugal, Holland und in Rußland	„	216
do. do. in Preußen und in Schweden	„	217
Doppel-Assekuranzen u. Ueber-Versicherungen. Was ist eine Doppel-Assekuranz?	„	223
Parallele zwischen den betreffenden Artikeln der Hamb. Assekuranz- und Havarey-Ordnung und des Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen von 1847	„	224—226
Doppel-Assekuranzen in Frankreich, in Portugal und in den Vereinigten Staaten	I.	227. 228

Band. Seite

Doppel-Assekuranzen und Ueber-Versicherungen in England . . . I. 229 230
Der Rechtsfall von Ampand 230–231
Doppel-Assekuranzen in Holland und in Spanien 235
do. do. in Sardinien und in Portugal 235
Preußische Gesetzgebung über Doppel-Assekuranzen 236
Wett-Assekuranzen und „Polices d'Honneur“ 237
Wett-Assekuranzen in Hamburg 237–239
Wett-Assekuranzen in Holland, Sardinien, Spanien, Portugal, Frankreich 239
Wett-Assekuranzen in England und in den Vereinigten Staaten . . 240–244
Besonderer Fall in Hamburg 245–246

Aufhebung oder Einstellung der Reise.
Vor der Abfahrt des Schiffs 750.751
Gültige Ursachen für die Aufhebung 751
1. Aufhebung der Reise des Schiffs mit Ladung 751
Verschiedene Regeln über die Aufhebung der Reise in Kriegszeiten . 752
Einfluß d. Blockade d. Abgangshafens eines Schiffes auf d. Reise . 759
Einfluß der Blockade des Bestimmungshafens 758
2. Aufhebung der Reise, wo das Schiff nicht abgehen, die Ladung aber weiter transportirt werden darf 759
3. Aufhebung der Reise, wo das Schiff abgehen kann, aber nicht die Ladung 760
Aufhebung der Reise in Folge des Krieges 761

Auslegung der Police 413
Müssen die in den Policen enthaltenen Clauseln in ihrem buchstäblichen Sinne verstanden werden? 413
Bei einer Clausel, die nicht in Form einer Bedingung ist, kann nur die wesentliche Erfüllung derselben gefordert werden 413
Bei dunkel abgefaßten Clauseln entscheidet der Handelsgebrauch . . 413
Der Gebrauch muß ein allgemein anerkannter und ein stehender sein, wenn er maßgebend sein soll 414.415
Technische und lokale Ausdrücke der Policen müssen durch Sachkundige erklärt werden 416
Zeugen zur Entkräftung deutlicher und nicht zweideutiger Ausdrücke dürfen nicht aufgerufen werden 417
Die schriftlichen Clauseln haben in zweifelhaften Fällen den Vorzug vor den gedruckten 417
Allgemeine Vorsichtsmaßregeln in den Policen 418

B.

Baratterie, Bedeutung derselben in Holland, Haftung des Versicherers bei Waaren . . . . . II. 330
Bei Casko und Fracht haftet der Versicherer nicht 331
In Antwerpen haftet der Versicherer dafür 331
In Frankreich nach dem „Code de Commerce“ nicht aber in Folge besonderer Stipulationen der Policen 332
Haftung der Versicherer in Triest 333
Englische Definitionen der Baratterie 333
Beleuchtung der Baratterie in England 334–336

	Band.	Seite.
Abweichungen von dem Course der Reise ist dort keine Baratterie	II.	337
Baratterie des Schiffsvolks u. Verantwortlichkeit der Versicherer dafür	„	339
Beweis derselben	„	339
Ein Schiffs-Capitain der zugleich Rheder ist kann keine Baratterie begehen	„	340
Befrachter sind mit Bezug auf Baratterie als Rheder anzusehen	„	343
Ein Blockade-Bruch ist keine Baratterie in England	„	345
Bedingungen. Die sogenannten „beständigen Bedingungen“	I.	419
Der „Allgemeine Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847“	„	422—439
Beleuchtung der außerordentlichen Bedingungen fremder Policen	„	441
Die Englischen Policen und das Memorandum	„	441—445
Der Strandungsfall in den Englischen Policen	„	446
Bedeutung des Memorandums in denselben	„	447
Die Französischen Policen, Paris und Bordeaux	„	448—454
Bemerkungen darüber	„	455—462
Die Policen von Marseille	„	463—469
„ „ „ Havre	„	470—472
Die Amerikanischen Policen	„	473
Die Triester Policen	„	475—482
Manifest der Triester Assekuranzkammern	„	483
Amsterdamer Police auf Casco	„	485
„ „ auf Casco und auf behaltene Ankunft	„	487
„ „ auf Güter	„	489
Bemerkungen darüber	„	491—496
Antwerpener (Belgische) Policen	„	497—504
Barceloner (Spanische) Policen	„	505—510
Bremer Policen auf Casco	„	511
„ „ auf Güter	„	512—514
Copenhagener See-Assekuranz-Compagnie Police auf Casco	„	515
auf Waaren	„	517
Casco-Police der Privat-Versicherer in Copenhagener daselbst	„	518
Police der Privat-Versicherer auf Waaren	„	520
Lissaboner Policen	„	520—524
Neapolitanische Policen	„	525—528
Genueser Policen	Band II. Anhang	59—67
Befugniß Versicherung zu nehmen mit Bezug auf persönliches Recht	I.	17
Ausnahmen vom persönlichen Rechte	„	20
Versicherungen auf feindliches Eigenthum	„	21—25
Einfluß des Domicils auf den nationalen Charakter des Versicherten	„	27—30
Versicherung für Rechnung eines Neutralen in feindlichem Lande	„	31
Versicherung zu nehmen mit Bezug auf Interesse	„	35
Definition des versicherbaren Interesses	„	36
Direktes und indirektes Interesse	„	37
Bedingung der Gültigkeit des Interesses	„	38
Veränderliche Natur des Interesses	„	39
Versicherbares Interesse des Consignatairs, Faktoren oder Agenten	„	41
do. des Bodmerei-Gebers und Nehmers	„	75
do. des Borgers und des Darleihers auf Hypothek	„	76
do. des Verkäufers und des Käufers	„	79
do. in der Fracht	„	82
do. in der Provision	„	89

Band. Seite.

Versicherbares Interesse in eingebildetem Rathen . . . . . I. 91
do. des Rheders und des Befrachters in Schiff und Fracht . . . 95
do. des Kapers und seiner Agenten 103
do. andere Arten von versicherbarem Interesse 108
Versicherung zu leisten im Allgemeinen 113
Entstehung der Assekuranz-Compagnien in Hamburg 117
Das Englische Lloyd . . . . . } siehe Assekuranzen . . . } 119–133
Das „Lloyd Français“ in Paris . . . } . 131
Das Oesterreichische Lloyd in Triest . . } . 137
Versicherung für fremde Rechnung zu nehmen 137

Benennung des Schiffers, siehe Capitain, ... 611
des Versicherten 268
Die unrichtige Benennung desselben löst die Versicherung nur in dem Falle eines Betruges auf 532
Umgehung der Nennung des Versicherten 533
In England ist die Nennung desjenigen der die Versicherung ausführt, hinreichend 89
Benennung oder Anzeige des Namens des Schiffes ist in allen Assekuranzrechten vorgeschrieben 36
Eine irrthümliche Benennung muß absichtslos geschehen 36
Das Wort Schiff wird in genereller Anwendung gebraucht 37
In Italien wird Genauigkeit gefordert 38
Preußische Gesetze in dieser Hinsicht 38
Rechtsfall in Hamburg die unricht. Bezeichnung e. Schiffes betreffend . 39
Irrige Namens-Angabe bei erwiesener Identität des Schiffes ist unschädlich in ihren Folgen 39

Bergelohn, Definition des Wortes . . . . . II. 313
Nothwendigkeit eines liberalen Bergelohns 319
Genießt den Vorzug vor allen Bodmereien 555

Bergungskosten, (salvage charges) sind die dabei verwendet. Kosten . 753
das Geborgene heißt: „the salvage“ 758

Bergungsverlust, (salvage loss) ist ein partieller Verlust der einem totalen zunächst kommt 728

Beschädigung. Ursprung der Bedingung „frei von Beschädigung“ . 371
Die Bedingung „frei von Beschädigung ausgenommen in Strandungsfällen“ 375. 376
Die Clausel: „frei von Beschädigung in verschiedenen Ländern“ . . 383–385
Beleuchtung der Clausel: „frei von 3 oder 5 Procent“ in den Englischen Policen 387–391
Dieselbe Clausel in den Vereinigten Staaten 392

Bezeichnung des versicherten Gegenstandes . . . . . I. 546
Mittel der Bezeichnung bei Güter 547
Bedeutung des Wortes: Waaren, in den Hamburgischen Policen . 549
do. do. in den Policen anderer Orte 550. 551
Gebrauch des Wortes: Ladung, wenn keine bestimmte Waare genannt werden soll 555
Verschiedenartige Anwendung des Wortes: Waare 556–560
Havarie- u. Bodmerei-Gelder können nicht als Waare versichert werden . 559

	Band.	Seite.
Eine genaue Bezeichnung der versicherten Waare ist nothwendig, wenn das Schiff nicht angegeben wird	I.	573
Biel- oder Beil-Brief, dient zum Beweise d. Eigenthums d. Schiffes	II.	183
Nothwendig als Beweis der Neutralität	„	310
Blockade, einfache und Regierungs-Blockade	„	422
Bedingungen ihrer Gültigkeit	„	423
Ursprung der sogenannten Papier-Blockade	„	425
Zweck einer Blockade	„	426
Worin besteht ein Blockadebruch?	„	427
Bei der Einfahrt in einen Hafen	„	429.430
Bei der Ausfahrt	„	431
Heutige Stellung der Blockadefrage	„	432
Die Papier-Blockade der Engländer und Franzosen in neuerer Zeit	„	437
Bodmerei. Definition und Ursprung	„	846
Affinität der Bodmereibriefe mit Wechselbriefen	„	849
Verschiedene Arten der Bodmerei. Respondentia	„	851
Der Bodmerei-Contrakt. Bedingungen seiner Gültigkeit	„	853
Umstände, mehr als die Form bestimmen diese Gültigkeit	„	855
Allgemeine Erfordernisse des Contraktes	„	847
Vorschriften der wichtigsten Handelsstaaten darüber	„	858—859
Das Prioritätsrecht bei der Conkurrenz mehrerer Bodmereien	„	860—863
Merkwürdiger Rechtsfall darüber in Hamburg	„	864—875
Forderungen die vor allen Bodmereien den Vorzug besitzen	„	876—877
Persönliche Verantwortl. d. Bodmerei-Nehmers nach Holländ. Gesetzen	„	877
Zwei Categorien der Bodmerei in Holland	„	878
Bodmerei aus Noth trägt nicht zur Havarie bei	„	879
Gewöhnliche Bodmerei trägt zu beiden Arten der Bodmerei bei	„	879
Versicherung der auf Bodmerei dargeliehenen Gelder	„	883
Eigentliche Elemente einer Bodmerei	„	885
Persönliche Haftung des Nehmers bei Bodmereien aus Noth	„	886
Bodmerei-Gesetze in den Ver. Staaten	„	889
Gegenstände der Verbodmung, Schiff, Fracht und Ladung	„	890
Verbodmung der bloßen Fracht	„	891—894
Verbodmung der Frachtgelder in England	„	895
Gemeinschaftl. Verbodmung d. Schiffs, d. Fracht u. der Ladung in Engl.	„	897
Respondentia-Scheine in England und in den Vereinigten Staaten	„	899
Bodmerei-Prämie	„	900
Risforno der Prämie	„	901
Allgem. Befugniß d. Nehmers. Vollmacht d. Schiffers u. ihre Gränzen	„	903—911
Gefahren, Verbindlichkeiten und Rechte des Bodmerei-Gebers	„	911—921
Die Beneckesche Theorie der Bodmerei und ihre Anwendung	„	922
Unterschied zwischen Bodmerei-Geber und Versicherer	„	923
Die Frage des Beitrags zur Havarie	„	924
Regeln darüber und Gesetze verschiedener Staaten	„	926 927
Rechte des Gebers zum Geborgenen	„	928
Beleuchtung der Beneckeschen Eintheilung der Bodmerei in zwei Classen	„	931—934
Seine Theorie von der Verbodmung separater Interessen	„	935—936
Seine Ideen über die Vermeidung einer gemeinsamen Verbodmung	„	937. 938
Beitrag des Bodmeristen zweiter Classe zur Havarie	„	939

Band. Seite

Recht desselben zum Geborgenen . . . . . II. 940
Spezielle Verbodmung des Gegenstandes der sie fordert 942
Wichtigkeit der Verbodmung des einzelnen Gegenstandes 944
Benecke's zwei, den Bodmereibriefen einzuverleibende Klauseln 946
Anwendung derselben in den verschiedenen Staaten 946–948
Einlösung des Bodmerei-Contraktes 954
Preußische und Schwedische Gesetze darüber 956
Vertretung des Bodmerei-Gebers bei der Einlösung 958
Cession des Bodmerei-Briefes 958
Gänzl. Verunglückung d. verbodmeten Gegenstandes endigt den Contrakt . 960
Bei Unzulänglichkeit desselben findet kein Abandon statt 961
Gleichstellung des Bodmeristen mit dem Geber 965
Das Verhältniß des Gebers zu dem Nehmer bei gerettetem Gütern . 968–970
Gemeinsame Verbodmung darf nur zum gemeinsamen Besten stattfinden . 971
Fernere Beleuchtung der bevorzugten Forderungen 973–976
Seltene Ausnahmen in deren Betreff nach einem Englischen Erkenntnisse . 976–977

C.

Capitain oder Schiffer. Name desselben . . . . . I 9[illegible]
Große Genauigkeit in der Angabe des Namens ist keine nothwendige Bedingung . . . . . [illegible]
Der Capitain eines neutralen Schiffes muß einer neutralen Nation angehören 611
Die Klausel: „Capt. N. oder ein anderer" Franz.: „un autre pour lui" . 611
Sie muß in einer Französischen Police eingeführt sein, um gesetzliche Kraft zu haben 612
Er ist der gemeinschaftliche Stellvertreter und Agent des Rheders und der Ladungs-Interessenten . . . . . 612. 6[illegible]
Er hat in England das Recht zum Besten aller Betheiligten zu handeln . 613
Seine Befugniß zur Umschiffung der Ladung, wenn sein Schiff untauglich wird 615. 620
Seine Vollmachten in Nothfällen 620
Sein Recht zum Verkauf eines Theils der Ladung 621
Seine Pflichten beim Verderb der Ladung in einem Nothhafen . . . 625
Seine Pflicht bei der Untauglichkeit eines Auswanderungsschiffes . . . 631
Hamburg. Rechtsfall die unrichtige Benennung d. Schiffers betreffend . 631–637
Fehler und Betrug desselben. — Siehe Baratterie . . . . . II. 330–3[illegible]

Casko, der Körper des Schiffes, Versicherung darauf . . . . . I. 280
Casco-Versicherung nach dem „Allgemeinen Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847" 283–286
Versicherungen auf Wallfischfahrer 288
" auf Dampfschiffe 289
" auf Casco in Holland 290
" in Portugal und in Spanien 291
" in Preußen und in Frankreich 292–293
" in Dänemark und in Schweden 294

Commissionär oder Agent. Sein Verhältniß zum Committenten bei der Ausführung von Assekuranz-Aufträgen 175
In London handeln die Makler gewöhnl. an die Stelle d. Commissionäre . 178

	Band.	Seite.
Der Commissionär büßt die Schuld seiner eigenen Gehilfen	I.	181
Seine Pflichten bei bedingten Aufträgen	"	182
do. bei der Wahl des Versicherers	"	183
Seine Verbindlichkeiten unter einem Del Credere	"	184
Gränzen dieser Verbindlichkeit	"	185
Sein Pfandrecht an die Police	"	199
Rechtsfall in Hamburg, die Pflichten eines Commissionairs betreffend	"	189
Seine Pflichten im Allgemeinen bei Versicherungen für fremde Rechnung	"	192
do. bei Empfang gewisser Nachrichten	"	194
Seine Verbindlichkeiten gegen den Versicherer	"	194
Seine Rechte im Insolvenzfalle seines Committenten	"	196
Committent, seine Pflichten gegen den Versicherer werden nicht durch die Agentur seines Commissionairs unterbrochen	"	200
Hat er seine Pflichten gegen seinen Commissionair erfüllt, so besteht sein Recht zum Ersatz des Schadens, wenn auch die Prämie schuldig geblieben wäre	"	202
Mißliche Stellung des auswärtigen Committenten in Hamburg nach dem § 81 des Allgem. Plans u. s. w.	"	203
Compensation der Schäden mit schuldigen Prämien	"	204
Uebereinstimmende Gebräuche in dieser Hinsicht im Englischen Lloyd mit Art. 34 der Hamburger Fallite-Ordnung	"	205
Wo Makler oder Commissionaire allein für die Prämie haften, findet keine Compensation zwischen Versicherern und Committenten statt	"	205
Unterschied zwischen Engl. u. Hamburg. Usanzen in Insolvenzfällen	"	206
Connossement. Es ist ein transportables Instrument	"	62
Versicherbares Interesse des Cedenten eines Connossementes	"	47
Cession desselben durch den Absender	"	63
Rechte des Cessionarius eines Connossementes	"	65
Cession desselben durch den Empfänger oder Commissionair	"	69
Rechte des Cessionarius zur Versicherung	"	69
Misbräuche mit Connossementen	"	71
Betrügerische Cession desselben	"	73
Uebereinstimmung des Connossementes mit der Police in Frankreich gilt als hinlänglicher Beweis des Interesses in Verlustfällen	II.	815
Contrabande. Kriegs-Contrabande kann nicht als Waare versichert werden	I.	554
Eigenthümliche Eigenschaften der Contrabande	II.	414
Englische Theorie der Contrabande	"	416
Was ist Kriegs-Contrabande?	"	417
Ansteckende Natur der Kriegs-Contrabande	"	419
Beleuchtung der eigentlichen Natur der Kriegs-Contrabande	"	418—420
Convoy, Aufsuchen oder Abwarten einer Convoy ist keine Abweichung von der Reise	I.	775
Bedingungen des „Allgemeinen Plans Hamburgischer See-Versicherungen". Art. 69 Convoy betreffend	"	??
Convoy, kann nach Belieben benutzt und verlassen werden, wo deshalb keine Bedingung eingegangen worden ist	"	?

	Band.	Seite
In wie fern können die Kosten des Abwartens der Convoy in Havarie grosse vergütet werden?	II.	653
Convoy-Akten. Was waren sie?	"	402
Confiscation hat eine tiefere Bedeutung als Nehmung	"	304
Condemnation. Wann haftet der Versicherte dafür?	"	127

D.

Darstellung, eine falsche, gilt einer Verheimlichung gleich	II.	8
Datum in der Police. In Hamburg und in Holland wird das Datum der Schließung des Contraktes durch die Unterschrift des Maklers bezeugt	I.	38
In Frankreich gilt das Datum der zuerst gegebenen Unterschrift für alle übrigen	"	35
Wichtigkeit des Datums im Allgemeinen	"	41
In England beginnt die Verantwortlichkeit des Versicherten von dem Datum seiner Unterschrift	"	41
Dauer der Gefahr bei Versicherungen auf **Casco**	"	57
In England und in den Vereinigten Staaten ist sie durch die Policen bestimmt	"	57
In Hamburg	"	58
In Preußen, Frankreich und Spanien	"	58
In Sardinien, Holland, Portugal, Antwerpen und Triest	"	59
Zeitbeschränkung für die Entlöschung in Holland und in Portugal	"	61
Bedeutung des Ausdrucks: „in guter Sicherheit" bei dem Ankern der Schiffe	"	575–578
Beginn der Gefahr einer Heim- oder Her-Reise	"	579
Hamburgische Gebräuche bei Versicherungen auf Doppel-Reisen	"	580–581
Unklarheit der Preußischen Gesetze darüber	"	582
Englische Regeln in diesem Betreff	"	583
Unvollkommenheit der Französischen Gesetzgebung darüber	"	585
Englische Ansichten über die Dauer der Gefahr bei Versicherungen nach einem oder mehreren Häfen	"	588
do. do. über das Ende der Gefahr bei der Unmöglichkeit den Bestimmungshafen zu erreichen	"	590
Bei Versicherungen auf **Fracht**	"	591
Mangel an Vorschriften über Fracht-Versicherungen in Hamburg	"	592
Verbindlichkeit des Versicherers bei mangelnder Fracht	"	593
do. do. bei unvollkommenem Fracht-Gewinn	"	595
do. do. bei entbehrtem Fracht-Gewinn	"	596
Preußische Gesetze in Betreff der Dauer der Gefahr bei Fracht-Versicherungen	"	599
Bei Versicherungen auf **Waaren**	"	611
Nach Hamburgischen Gesetzen	"	612
Nach Holländischen und Spanischen Gesetzen	"	613
Nach Französischen, Sardinischen und Preußischen	"	614
Nach Schwedischen und Dänischen	"	615
Usanz in Triest	"	616
Englische und Amerikanische Gebräuche	"	616
Auslegung der Engl. Police, die Dauer der Gefahr betreffend	"	617

	Band.	Seite.
Genaue Deutung des Anfangs der Gefahr in England	I.	648
do. do. in Vereinigten Staaten	"	649
Englische Rechtsfälle darüber	"	650—652
Hamburgischer Rechtsfall über den Anfang der Gefahr	"	653
Zeitbeschränkung für die Löschung der Waaren	"	657.658
Keine Zeitbeschränkung dafür in England	"	659
Verantwortlichkeit des Versicherers bis zur finalen Entlöschung der Waaren	"	660.661
Del Credere, bei Versicherungen, ist die Garantie der Solvenz des Versicherers und wird in London durch den Makler geleistet	I.	124
Stellung des Englischen Agenten oder Maklers hinsichtlich des Compensations-Rechtes, wenn er Del Credere geleistet hat	"	196
Auch in Hamburg macht es in dieser Hinsicht keinen Unterschied, ob er Del Credere geleistet hat oder nicht	"	197
Veränderte Stellung der Frage durch den „Allgemeinen Plan Hamburgischer See-Versicherungen von 1847"	"	197
Deputirte in Havariefällen. Siehe den gedachten „Allgemeinen Plan Hamb. See-Versicherungen" Art. 118 im Anhang	II.	83
Diebstahl, für einfachen (furtus) haftet der Versicherer nicht, nur für gewaltsamen (latrocinium)	"	345
Bedeutung des Wortes „Diebe" in den Policen der Stadt Boston in den Vereinigten Staaten	"	347
Dispache. Erfordernisse einer gut eingerichteten Dispache	"	801
Dispache des Schiffs Verein, von New-York nach Bolivar und Hamburg	"	802
Anhang zu dieser Dispache	"	803
Dispache des Schiffs Fanny, von Skelleftea nach Marseille	"	804.805
Dispache des Schiffs Newka, von Kronstadt nach Bremen	"	806—808
Auszug aus den Havarie-Abmachungen des Schiffs Elida, von Singapore nach Hamburg	"	809
a. Londoner Schaden-Berechnung darüber	"	810
b. Antwerpener Schaden-Berechnung darüber	"	810.811
Dispachirung theilweiser Schäden muß über das Brutto-Capital geschehen	I.	256
Dokumente. Nothwendige, eines unter neutraler Flagge segelnden Schiffes	II.	309.310
Auf dem Rheder ruht die Verpflichtung der gehörigen Ordnung der Schiffs-Papiere	"	182
Doppel-Versicherungen	I.	223
do. in Frankreich und Portugal	"	227
do. in den Vereinigten Staaten	"	228
do. in England	"	229—231
Fernere Beleuchtung des Rechtsfalles von Amyand und Tamesz	"	232—234
Doppel-Assekuranzen in Holland und in Spanien	"	235
do. do. in Sardinien und in Preußen	"	236
Durchsuchungs-Recht, nach Englischen Begriffen	II.	317
Unterschied zwischen Durchsuchungs- und Untersuchungs-Recht	"	318

Band. Seite

Allgemeine Bestimmung des Durchsuchungs-Rechts in Bezug auf den Sklavenhandel, in Folge des Londoner Traktats v. 1841 . . II. 319
Ein Kriegsschiff, das auf das Durchsuchungs-Recht besteht, muß seine Flagge zeigen 330
Verladung neutraler Güter am Bord eines bewaffneten feindlichen Schiffes gilt als Beweis des Widerstandes gegen dies Recht . . 441

E.

Eigenthum, feindliches, zu versichern, ist weder in Hamburg noch in Holland untersagt . . . . . I. 20
In Frankreich ist die Versicherung ungesetzlich 20
Die Versicherung ist ungesetzlich auch in England 21
Sie ist rechtmäßig, wenn für den Handel mit Feindes Land eine Licenz gegeben worden 23
Sie ist auch gültig, wenn sie geschlossen wurde, ehe der Versicherte Unterthan des Feindes ward 25
Die unveränderliche Natur des Eigenthums gilt nicht als Maßstab des versicherbaren Interesses 30
Neutrales Eigenthum in transitu nach einem feindlichen Hafen, um dort abgeliefert zu werden, wird nach Englischen Gesetzen, wenn schwimmend, als feindliches Eigenthum betrachtet . . . . II. 38
Feindliches Eigenthum wird durch neutrale Flagge nicht geschützt . . . 315
Verlegung des üblichen Wohnsitzes aus Feindes Land nach einem neutralen, verleiht keinem Eigenthum den Schutz eines neutralen Handelsverkehrs . . . . . I. 383

Einforderung der Schäden in Hamburg . . . . . II. 839
do. in Frankreich, Sardinien, Holland, Portugal und Spanien . . . 831
do. in Preußen 832
Gebräuche in Europa hinsichtlich d. Einforderung u. Zahlung d. Schäden . 833
Die Befugniß des Versicherten zur Einforderung des Schadens . . . 834
Zurückforderung der mit Unkunde der Gesetze gemachten Zahlung . . . 841

Ein- und Ausfuhr-Gesetze eines Landes binden die Einheimischen, aber nicht Fremde 400
Der Versicherte muß sie kennen, und wenn er Schleichhandel beabsichtigt, seine Absicht dem Versicherer anzeigen 400

Einschuß auf Abschlag eines Schadens 832
Gesetze d. Hamb. Assekuranz- u. Havarie-Ordnung in dieser Hinsicht . 833
Vorschriften des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen ꝛc." . . 833

Einstellung der Reise. Gültige Ursachen dafür . . . . . I. 784
I. Einstellung od. Aufhebung der Reise eines Schiffs mit der Ladung . 785
Verschiedene Gesetze darüber 786. 787
Hamburgische Gesetze in diesem Betreff 786
Die Einstellung der Reise in Kriegszeiten 789
Die Blockade des Abgangsorts ist kein Grund der Einstellung . . . 790
Die Blockade des Bestimmungshafens hebt die Reise nicht auf, woferne dies nicht ausbedungen ist 793
Hamburgische Gesetze und Gebräuche in dieser Hinsicht 797

	Band.	Seite.
II. Wo das Schiff nicht abgehen kann, der Transport der Waare aber frei ist	k	799
III. Wo das Schiff frei ist, die Ladung aber nicht abgehen darf	"	800
Embargo. Definition der Worte	II.	277
Von einer fremden Regierung berechtigt den Versicherten in England zum Abandon	"	278
Der Englische Versicherer haftet für den Embargo seiner eigenen Regierung als für Anhaltung	"	278
Ein Embargo hebt keinen Befrachtungs-Contrakt auf	"	290
Französische und Spanische Versicherungen über Kosten durch Embargo, oder Anhaltung durch höhere Macht	"	282.285
Holländische und Hamburgische Verfügungen darüber	"	283
Französischer Rechtsfall in Folge eines Embargo's	"	287
Ende der Gefahr. Siehe Dauer der Gefahr	I.	283
Entlöschung oder Entladung des Schiffes muß in Hamburg stattfinden, sobald es nach Ankunft füglich und möglich ist	"	642
In Holland und in Portugal 15 Tage nach Ankunft des Schiffes	"	643.658
In Spanien, Frankreich, Sardinien und in Triest ist für die Entlöschung keine Zeit bestimmt	"	644.645
In Schweden, Dänemark und in Bremen in den ersten 15 Tagen nach Ankunft des Schiffes an seinem Löschplatze	"	645
In England und in den Vereinigten Staaten, sobald es 24 Stunden in seinem Bestimmungshafen sicher vor Anker gelegen	"	646
Die Policen beider Staaten enthalten in dieser Hinsicht keine Zeitbeschränkung	"	659
Die Verantwortlichkeit des Versicherers dauert fort bis zur Zeit der Löschung	"	661
Verantwortlichk. d. Versicherers bei Löschung d. Waaren in Leichter	"	665
Sie hört auf, sobald die Güter dem Handelsgebrauch des Bestimmungshafens gemäß gelöscht sind	"	666
Entschädigung. Zweierlei Arten derselben	"	255
Die Beneckesche Theorie der Entschädigung	"	256
Beschreibung der ersten Methode der Entschädigung	"	247
Entwickelung der Beneckeschen Theorie der Entschädigung	"	258—262
Zweckmäßigkeit der ersten Methode	"	265
Die zweite Methode	"	266—271
Belege zu der Entwickel. der Beneckeschen Theorie der Entschädigung	"	277—279
Eskalen. Das Recht dieselben machen zu dürfen nach den Policen des Mittelländischen Meeres	"	805
Sie verleihen kein Recht zur Aenderung der Reise	"	807
Französische Gesetze darüber	"	807

F.

Faktur, muß Behufs der Versicherung, nach dem Werthe der Waare zur Zeit der Verladung, mit Zuschlag der Kosten bis an Bord ausgefertigt werden	"	824
Sie gilt zur Beweisführung des Schadens	"	834
Nebst dem Nachweis des Courses wenn in fremder Valuta	"	834

	Band.	Seite
Feind. Versicherungen auf Handel mit dem Feinde sind ungesetzl. in Engl.	II.	406
Modificationen dieses Grundsatzes durch Lord Ellenborough's	„	409
Feuer. Verlüste durch Feuer am Schiffsbord	„	259. 260
Dampfschiffe werden in allen Fällen von Feuer am Bord als gewöhnliche Frachtführer angesehen	„	261
Fischereigeräthe müssen in England besonders versichert werden	I.	258
In den Vereinigten Staaten werden sie als integrale Theile des Schiffes selbst betrachtet, und mit in die Versicherung begriffen	„	288
Desgleichen in Hamburg bei Wallfischfahrern	„	286
Formulare der Policen, stehen hinter den schriftlich eingeführten Bedingungen zurück, wo sie davon abweichen	„	390
Fracht. Bedeutung des Wortes	„	65
Natur des versicherbaren Interesses in der Fracht	„	85
Recht zu einer versicherten Fracht ohne stattgefundene Verschiffung	„	98
Versicherung darauf ist erlaubt in Hamburg	„	251
Desgleichen in England, in den Vereinigten Staaten, Holland, Belgien, Portugal, Preußen, Schweden und in Italien	„	87
Sie ist verboten in Frankr., Spanien u. Sardinien, Neapel u. Dänemark	„	87
Die Versicherung auf Fracht, gilt für jede Fracht die das Schiff im Verlauf der bestimmten Reise macht	II.	8
In Frankreich schließt der Abandon des Schiffs auch den Abandon der Fracht mit sich ein	„	57
In England gehört die ganze schwebende Fracht zur Zeit des Unglücks demjenigen an, dem das Schiff abandonirt worden	„	59
Der Frachtgewinn bis zur Zeit des Abandons gehört dem Rheder, der spätere dem Versicherer	„	59
Sie ist verboten in Frankreich, Spanien und in Sardinien	„	87
In England kann die vorausbezahlte Fracht versichert werden	„	87
Der Versicherer der Fracht in Hamburg zahlt, soviel als der Empfänger der Ladung wegen Seeschäden kürzt	„	256
Unvollkommenheiten des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen" in Betreff der Stipulationen für Versicherungen auf Fracht	„	622
Die Versicherung beginnt von dem Augenblick, wo der Rheder in Bereitschaft ist, dieselbe zu verdienen	„	638
Sie erstreckt sich im Allgemeinen auf die wirklich verladenen Güter	„	639
Englische Gesetze in dieser Hinsicht	„	638–698
Anfang der Gefahr für die volle Fracht, wenn das Schiff befrachtet ist	„	699
Ohne Charterpartie wird sie nur für die wirklich verlad. Güter ersetzt	„	699
Dauer der Gefahr bei Fracht-Versicherungen in Preußen	„	700
Der Versicherte auf Fracht kann von dem Versicherer auf Güter keinen Fracht-Verlust fordern	„	557
In England zahlt der Versicherer auf Fracht die Fracht von dem im Nothhafen verkauften Gütern	„	556
Können Güter für die Fracht abandonirt werden?	„	559
Dem Rheder wird die Fracht der geworfenen Güter in Havarie vergütet	„	656
Preußisches Gesetz in diesem Betreff	„	656
Die Contribution zur Havarie gilt von der Brutto-Fracht	„	657
In Holland und in Portugal contribuirt die ganze Fracht nach Abzug der Volkshauer	„	731

	Band.	Seite.
Wenn die Volksbauer die ganze Fracht absorbirt, so findet keine Contribution statt	II.	721
In Frankreich contribuirt nur die halbe Fracht	"	721
Desgleichen in Sardinien	"	722
Anderweitige Europäische Gesetzgebung darüber	"	722
Verschiedenheit der Ansichten über die Contribution der vorausbezahlten Fracht zur Havarie	"	728. 729
Fremde. Versicherung für fremde Rechnung	I.	155
Befugniß Versicherungen für fremde Rechnung zu nehmen	"	157
Bedingungen der Verbindlichkeit eines Commissionairs oder Agenten, die Ausführung der an ihn ergangenen Versicherungs-Aufträge von auswärtigen Correspondenten betreffend.	"	160
G.		
Garantie oder Bürgschaft für die Zahlung der Prämie, kann der Versicherer, nach dem Franz. Code de Commerce, im Insolvenzfälle des Versicherten fordern	"	221
Eine positive Anzeige in einer Englischen Police ist einer garantirten Thatsache gleich	II.	53
Gefahren des Versicherers bei gewissen Garantien des Versicherten	"	111
Gebrauch in Assekuranzsachen beherrscht das Gesetz in England	"	114
Die Regeln daß der Versicherer den Handelsgebrauch kennen muß worauf er Versicherung leistet, betrifft nur den Handel seines eigenen Landes	"	30
Gefahr. Siehe Dauer der Gefahr.		
Gegenstände der Versicherung	I.	249
Der Verbodmung	II.	889
Gepäck des Capitains oder der Passagiers werden unter dem Ausdruck; „Waare" nicht mit verstanden	I.	253
Gesetzliche Vermuthung schließt, einigen Assekuranz-Ordnungen zufolge, allen Gegenbeweis aus	II.	152
Französische Spanische u. Sardinische Gesetzgebung in dieser Hinsicht	"	153
Holländische Gesetze darüber	"	151
Gewinn. Imaginairer Gewinn, Versicherbares Interesse in demselben	I.	91
Versicherungen darauf sind erlaubt in England, in den Ver. Staaten, in Holland, Hamburg, Bremen, in Schwed., Portugal u. in Italien.	"	301
Verboten sind sie in Frankreich Sardinien Spanien u. in Dänemark	"	303—306
Versicherung auf imaginairen Gewinn in Hamburg	"	306. 307
do. do. in den Vereinigten Staaten	"	308
do. do. in England	"	310
Gold. Silber, Edelgesteine, Perlen u. s. w. sind in Hamburg nach dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherung" nicht von der Benennung „Waare", ausgeschlossen	"	251
Nach dem Art. 9 Tit. IV der Hamburgischen Assekuranz- u. Havarie-Ordnung sind sie Waaren	"	253
Groß-Avantur oder Respondentia	II.	852
Große Havarie. (Siehe Havarie und Schäden Bd. II S. 566 u. f. f.)		

H.

Handels-Verbote, verpflichten nur die Unterthanen des Landes, wo sie gegeben werden . . . . . II. 401
Die Praxis rechtfertigt die Verletzung derselben im Auslande 401
Wo sie beabsichtigt wird, muß die Absicht dem Versicherer angezeigt werden 401
Ungeachtet der in der Police stipulirten Nicht-Verbindlichkeit des Versicherers bei einem Handelsverbot, so bleibt er dennoch verantwortlich, wenn die verbotenen Güter spezifisch in den Policen genannt sind 265
In Holland laut § 599 im „Wetboek van Koophandel", so wie in Portugal laut § 1705 im „Codigo Commercial" sind Versicherung auf Güter deren Verkehr verboten ist, null und nichtig . . 403

Hauer des Volkes darf nirgends versichert werden . . . . . I. 313. 314
Neuerer Französischer Rechtsfall darüber 315

Havarie, ihre eigentliche Bedeutung im Allgemeinen . . . . . II. 37
Eintheilung derselben 38
Havarie-Ordnung vom Jahre 1731 38
Kennzeichen der großen Havarie in Hamburg 51
do. do. in Frankreich 53
do do. nach Spanischen Gesetzen 52–53
do. do. nach Holländischen Gesetzen 53
do. do. nach Portugiesischen und Preußischen Gesetzen 55
do. do. nach Russischen Gesetzen 56–58
do. do. in England und in den Vereinigten Staaten 58
Bedingte Erfordernisse der großen oder allgemeinen Havarie 59
Unpraktische Natur der meisten Vorschriften über den Seewurf . . . 59
Beleuchtung der Erfordernisse eines allgemeinen Havarie-Schadens . 59–63
Bedingungen des Seewurfes der Güter auf dem Verdeck 65
Die Uebertragung der Ladung in Leichterfahrzeuge beleuchtet . . . 67–69
Kosten des Ranzionirens gehören zur Havarie grosse 69
Beleuchtung der Frage, den erzwungenen Verkauf eines Theils der Ladung betreffend 69–69
Kappen der Masten in England 611
Hauer eines fremden Schiffes an der Stelle des unsrigen gebrauchen . 615
Die erwiesene Nothwendigkeit der Vernichtung eines fremden Schiffes zur Erhaltung des eigenen, rechtfertigt eine allgemeine Contribution in Havarie grosse für den Schaden-Ersatz 614
Erörterung d. Frage des Schaden-Ersatzes für die Folgen des Brennens 615–617
Gebräuche hinsichtlich der Vertheidigung des Schiffes gegen den Feind 618
Gebräuche in Hamburg hinsichtlich gewisser Dispachen des Auslandes 617
Willkürliche Strandung zum gemeinsamen Besten 621–65
Ausgaben die in Havarie grosse aufgenommen zu werden berechtigt sind 625
a. Kosten des Einlaufens, der Löschung und Wieder-Einnahme der Ladung im Nothhafen 729. 630
b. Kosten der Ausbesserung des Schiffes im Nothhafen 631–637
c. Volkshauer und Beköstigung der Mannschaft während der Ausbesserung im Nothhafen 639–642

	Band.	Seite.
d. Reclamkosten bei aufgebrachten Schiffen und Kosten des Aufenthalts durch Embargo oder Blockade	II.	643—653
e. Kosten des Abwartens der Convoy oder des Aufschubs durch Quarantaine u. s. w.	„	653—656
f. Auslagen für Dienste zum gemeinsamen Besten	„	656. 657
g. Kosten der Rauzionirung von Kapern und Erhebung der Gelder in der Fremde	„	659. 660
Aufmachung der großen Havarie. Schätzung der Schäden	„	661
Schätzung des Geworfenen	„	663—666
Verschiedenartige Vorschriften für die Contribution des Schiffes beim Seewurf	„	668
Geworfene Deck-Güter contribuiren nicht	„	670
Spanische Gesetze darüber u. s. w.	„	671—672
Schätzung des Schadens bei Schiffen	„	673
Natur des Contributionspflichtigen Interesses	„	679
Wo Nichts gerettet worden, findet keine Contribution statt	„	682
Geworfenes muß angesehen werden als ob es am Bord geblieben wäre	„	685
Contribution des Geborgenen aus dem Wurfe	„	686
Bruchstücke eines Wracks tragen zur Vergütung früherer Schäden am Schiffe bei	„	691
Allgemeine Regeln über die Contribution zur Havarie-grosse	„	693. 702
Die Vertheilung der Contribution	„	694
Zustand der Güter bei Ankunft sollte die Regel ihrer Contribution sein	„	697
Allgem. Regeln üb. den contributionspflicht. Werth von Schiff u. Gütern	„	698
Vergütung für aus Noth verkaufte Güter	„	700
Haupt-Elemente des Beitrags zur Havarie grosse	„	703
Europäische Gesetze über den contributionspflichtigen Werth von Schiff und Ladung	„	705—708
Englische Usanzen bei der Aufmachung von Havarie grosse	„	709—711
Allgemeine Bemerkungen über Usanzen	„	712—717
Havarie grosse bei Schiffen in Ballast	„	718—720
Contribution etwaiger Mehrfracht zur Havarie grosse	„	721
Europäische Gesetze über contributionspflichtige Gegenstände	„	722
Wo soll die Aufmachung der Havarie grosse geschehen?	„	723
Europäische Gebräuche in Betreff d. Havarie-Aufmachung d. Auslandes	„	724—727
Die Frage des contributionspflichtigen Beitrags der vorausbezahlten Fracht	„	728. 729
Europäische Gebräuche und Gesetze die Bezahlung der Havarie grosse betreffend	„	732
Die Anerkennung der Havarie-grosse-Aufmachungen des Auslandes	„	733—735
Verbindlichkeit des Versicherers bei vergleichen Havarie-Aufmachungen	„	736—738
Pfandrecht des Rhebers auf Güter für ihren Beitrag zur Havarie grosse	„	739
Gebräuche in England hinsichtlich des Beitrags zur Havarie grosse	„	740
Regeln den contributionspflichtigen Werth der Güter betreffend	„	742
Havarie, partikulare und ihre Aufmachung	„	744
Natur der partikularen Havarie	„	745
Bezeichnung der partikularen Havarie, nach Hamb., Franz., Sardin., Spanischen, Holländischen, Preußischen u. Russischen Gesetzen	„	745—749
Charakteristik der Schäden die als partikular Havarie gelten	„	751
Regulirung eines partikular Schadens auf Güter	„	752
Dreierlei Aufmachungen der partikular Schäden	„	751 755

	Band.	Seite
Ermittelung des Schadens bei beschädigten Gütern	II.	756
Hamburgische Gebräuche in Betreff der außerordentlichen Kosten des Verkaufs beschädigter Güter	„	759
Hamburger u. Bremer Gebräuche beim Untergewicht beschädigter Güter	„	761
Unterschied zwischen separater und totaler Abmachung	„	762. 763
Bestimmung des aliquoten Theils der zu vergütenden Brschädigung	„	765
Drei Methoden der Dispachirung	„	766. 867
Verschiedenartige Berechnungen der partikularen Havarie	„	768—771
Der Versicherer haftet für den unmittelbaren Schaden und nicht für die Folgen	„	772
Aufmachung der Havarien in Zwischenhäfen	„	774
Die Taxe ist die Grundlage der Aufmachung bei taxirten Polizen	„	775
Benecke's Vorschlag der separaten Taxirung eines jeden Gegenstandes	„	777
Bezahlung der Fracht beschädigter Güter en masse	„	778
Unterschied zwischen Bergungs-Verlust und separater Abmachung der partikularen Havarie	„	779
Mc. Culloch's Exemplifikation der beiden Methoden der Schaden-Aufmachung		780
Wer bezahlt die Mehrfracht in Fällen der Ueberschiffung der Güter?		782—785
Grundlage aller Aufmachungen partikularer Havarien auf Schiffen		787
Ueber den Abzug eines Drittheils: „neu für alt“		788 789
Was heißt „eine neue Reise?“		790—793
Das Recht des Abzugs eines Drittheils		793
Regulirung eines partiellen Verlustes der Fracht		797
Schiffs-Reparaturen die von der Fracht getragen werden müssen		799
Beitrag von Casco und Fracht darf nicht mehr als die versicherte Summe sein	„	800
Havarie-Gelder, Versicherung derselben nach dem „Allgemeinen Plan Hamb. See-Versicherungen	I.	298
Verbindlichkeit des Versicherten Havariegelder auf Kosten seines Versicherers versichern zu lassen	„	197
Verschiedenheit der Ansichten Benecke's und Phillips über das Recht die Versicherungs-Prämie d. Havariegelder in Havarie grosse zu bringen	II.	639
Heilung, Kosten derselben und der Verpflegung der in der Vertheidigung des Schiffs verwundeten Matrosen gehören zur Havarie grosse in Hamb. S. 572, in Frankr. S. 573, in Spanien S. 574, in Holland S. 576, in Portugal S. 578 u. in Rußland S. 581	„	572—581
Hin- und Her-Reise, Zusammentreffen der Versicherungen auf beide	I.	679
Fortlaufende Verbindlichkeit des Versicherers dabei	„	811
Französischer Rechtsfall über zwei separate Versicherungen auf die Hin- und auf die Her-Reise eines Schiffes	II.	467
Höhere Macht oder Hand. Verbindlichkeit des Versicherers bei Anhaltung durch dieselbe in Hamburg und in Holland	I.	283. 288
In Frankreich	„	284

J.

Insolvenz des Versicherers. Maßregeln dagegen in Hamburg Bd. I. S. 220, in Schweden ibid., in Spanien, Preußen, Frankreich, Sardinien	„	220. 221

	Band.	Seite.
Maßregeln dagegen in Toskana und England	I.	222
Recht d. Versicherten in Insolvenzfällen neue Versicherungen zu nehmen	„	222
Pflichten des Commissionairs bei einer durch ihn ausgeführten Versicherung im Falle eintretender Insolvenz des Versicherers	„	183. 184
Interesse des Versicherten ist das erste Erforderniß einer rechtgültigen Versicherung	„	35
Definition des versicherbaren Interesses	„	36
Bedingung seiner Gültigkeit	„	38
Es braucht nicht unveränderlicher und bleibender Natur zu sein	„	39
Versicherbares Interesse eines Consignatairs, Faktoren oder Agenten	„	41
Verschiedenartige Interessen in einer und derselben Sache	„	42
Recht zur Versicherung bei mehrfachem Interesse	„	45
Versicherbares Interesse d. Consignatairs der zugleich Gläubiger ist	„	45
Versicherbares Interesse des Cedenten eines Conossementes	„	47
do. do. zur Zeit der Ausführung der Versicherung	„	48
do. do. in Folge des Pfandrechtes	„	49
do. do. eines Super Cargo's	„	50
do. do. des Inhabers eines Conossementes	„	51
do. do. des Consignatairs für eigene oder fremde Rechnung	„	52—58
do. do. des Consignatairs als Spediteur	„	61
do. do. des Abladers	„	66
do. do. des Consignatairs eines Conossementes in Frankreich	„	73
do. do. des Cessionarius eines Conossementes	„	74
do. do. des Bodmerei-Gebers und Nehmers	„	75
do. do. des Borgers und Leihers auf Hypothek	„	76
do. do. des Verkäufers und des Käufers	„	79
do. do. eines Falliten	„	81
do. do. in der Fracht	„	83—88
do. do. durch Provision	„	89
do. do. durch imaginairen Gewinn	„	91
do. do. des Rheders und Befrachters	„	95—102
do. do. des Kapers und seiner Agenten	„	103
do. do. des Inhabers eines Wechsels für Reparaturen	„	111
Interesse, dessen Beweis in der Police willkührlich entsagt wird, hebt die Gültigkeit derselben in England auf	„	243
Verzichtleistung auf den Beweis des Betrags eines gewissen Interesses hebt die Versicher. nicht auf, wenn das Interesse selbst erweisl. bleibt	„	243
Irrthum, ein unwillkührlicher, in dem Namen des Capitains oder des Schiffs hebt bei erwiesener Identität die Versicherung nicht auf	„	599

K.

Kaper. Versicherbares Interesse desselben. (Siehe oben.)		
Kaperbriefe. Grundsätze der Austheilung derselben an Kauffahrthei-Schiffe	„	757
Englische und Amerikanische Ansichten in Betreff des Gebrauchs derselben bei Kauffahrthei-Schiffen u. der Befugniß zu Abweichungen vom Course	„	758—762
Kappen der Masten, des Kabeltaues, der Segel ꝛc., in welchem Falle die Vergütung in Havarie grosse in England stattfindet	II.	611

Band Seite

Fernere desfalsige Usanzen in England II.612.613

Der Masten ꝛc. gehört zur Havarie grosse, in Hamburg S. 572, in Frankreich S. 573, in Spanien S. 574, in Holland S. 575, in Portugal und in Preußen S. 578, in Rußland S. 579 . . 572–5[illegible]

Klausel bei der Versicherung von Vieh in England und in Hamburg . 19[illegible]

„Frei von Beschädigung." Entstehen der Klausel . . . . . 22[illegible]

„Frei von Nehmung" muß in die Englischen Policen separat eingerückt werden . . . . . 2[illegible]

Beleuchtung der Klauseln: „nur für Seegefahr" und „frei von Kriegsmolest" in dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen" . . 289–2[illegible]

Kriegsklauseln des Auslandes: in England . . . . . 293–2[illegible]

„Frei von Kriegsmolest" in Bremen . . . . . 2[illegible]

„ „ in Holland . . . . . 297–3[illegible]

Die Klausel: „frei von aller Havarie unter 3 Procent bei Schiffen ohne Ladung" entbindet den Versicherer nicht von Verlüsten, die ihrer Natur nach zur Havarie grosse gehören . . . . . 3[illegible]

Wie die Klausel „frei von aller Havarie, die keine allgemeine ist," oder „wofern das Schiff nicht gestrandet hat" zu verstehen ist . . . 3[illegible]

Regeln verschiedener Orte hinsichtlich der Bedingung: „frei von 3, 5 oder 10 Procent Beschädigung . . . . . [illegible]

Die Klausel „frei von 3 oder 5 Procent Beschädigung" in England. [illegible]

do. do. in den Vereinigten Staaten . . . . . [illegible]

„Für neutrale Rechnung" legt dem Versicherten die Verbindlichkeit auf Angehöriger einer neutralen Macht zu sein, und die Pflichten derselben zu beobachten . . . . . [illegible]

Die Klausel der Garantie des neutralen Eigenthums in England (warranted neutral property) . . . . . [illegible]

Diese Garantie ist nicht nöthig, wenn Schiff und Ladung als neutrales Eigenthum in der Police beschrieben sind und sich so ausweisen . . . . . [illegible]

Klausel in der Police: daß die Vorzeigung derselben als alleiniger Beweis des Interesses zu gelten habe, in einem neueren Rechtsfalle in Hamburg 26

Kleine Havarie fällt dem Versicherer nie zur Last . . . . . I [illegible]

Kosten des Einlaufens, der Löschung und Wieder-Einnahme der Ladung im Nothhafen . . . . . .
Der Ausbesserung des Schiffes im Nothhafen . .
Volksh. u. Beköstigung d. Mannschaft im Nothhafen
Der Reclame, des Aufenthalts durch Embargo ꝛc.
Des Abwartens der Convoy . . . . . .
Der Ranzionirung von Kapern, und Erhebung der Gelder in der Fremde . . . . . .
} siehe oben Havarie . . [illegible]

Kriegs-Contrabande. S. oben Contrabande Bd. I. S. [illegible] [illegible]

Kriegs-Gefahr, d. i. Verlüste durch Kriegszustände . . . . . [illegible]

Auffassung der Kriegsgefahr nach Holländ. u. Belgischen Policen . [illegible]

Versicherung gegen Kriegsgefahr in Frankreich . . . . . [illegible]

Kriegs-Molest. Der § 40 des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen" darüber . . . . . [illegible]

	Band.	Seite.
Verantwortlichkeit der Englischen Versicherer in Kriegszuständen . .	II.	294
do. do. der Bremer Versicherer	„	296
do. do. der Holländischen Versicherer	„	297—299

L.

Ladungs und Löschplatz	I.	641
In den Schwedischen Policen	„	645
Siehe überhaupt oben: die Dauer der Gefahr, nicht allein die Orte, sondern auch Häfen und Rheden sind unter diesen Ausdrücken zu verstehen	„	653
Hafen u. Revier eines Ortes wird durch Handelsgebrauch bestimmt	„	654
Land. Verlust am Lande. Siehe Zusätze Band II. im . . . . . Anhange		97
Leckage. Für gewöhnl. Leckage ist d. Versicherer in Engl. nicht gebunden	II.	197
In Hamburg zahlt er sie im Falle von Stoßen, An- und Ueberseglung und Aufenthalt länger als drei Monate	„	198
Wenn sie die Folge unvermeidlicher Zufälle ist, so zahlt auch der Englische Versicherer	„	362
Leichterfahrzeuge. Gebrauch in Frankreich die Befestigung des Leichters an das Schiff zum Einnehmen der Güter betreffend .	„	665
Gebräuche in England, hinsichtlich der Leichterfahrzeuge	„	665
Gebrauch entscheidet über die Anwendung derselben	„	666
Löschung, Bestimmung der Zeit dafür	„	657
Löschung der Waaren in St. Francisco	„	658
In England u. in den Ver. Staaten herrscht keine Zeitbestimmung.	„	658
Verantwortlichkeit des Versicherers bis zur Entlöschung	„	661
Englische Rechtsfälle in Betreff verhinderter Löschung	„	662.663
Loskaufung oder Ranzion von Kapern. Kosten derselben	II.	650

M.

Makler sind in Preußen und in Schweden nicht berechtigt sich versichern zu lassen	I.	19
Sie können in Hamburg auch nicht Versicherung leisten	„	113
In Preußen, Holland, Frankreich, Spanien dürfen Makler nicht Versicherer sein	„	113—116
In England und in den Vereinigten Staaten steht es ihnen frei Versicherungen zu leisten	„	116
In England u. in Portugal haften sie d. Versicherern für d. Prämie	„	122
Compensation gegenseitiger Schulden der Makler und Versicherer .	„	126
Verpflichtungen der Holländischen Assekuranz-Makler nach d. „Wetboek van Koophandel“	„	145—147
Pflichten eines Londoner Assekuranz-Maklers als Commissionair . .	„	180.181
Matrosen. Siehe unten Volkshauer.		
Memorandum in den Englischen Policen	„	443
Bedeutung desselben	„	446
Dasselbe weiter erörtert	II.	373
Arnoulds drei Bedeutungen desselben	„	377
Mängel desselben	„	379
Benecke's Vorschläge in Betreff desselben	„	380.381

N.

Name des eigentlich Versicherten, siehe Benennung desselben . . . . . I. 528
Des Schiffers, siehe Capitain.

Nachrichten, gänzlich mangelnde. Gesetzlicher Termin für das Eintreffen derselben, damit das Schiff nicht als verloren angesehen werde.
In Hamburg n. d. Hamb. Assekuranz- u. Havarie-Ordnung v. J. 1731 II. 214
Nach dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen v. J. 1847" . . 215
In Bremen 215
In Preußen und in Frankreich 216
In Spanien 217
In Holland und Sardinien 218
Verpflichtung des Versicherten, alle und jede Nachricht anzuzeigen, die er über den Gegenstand der Versicherung empfängt 13
Die Hamb. Makler müssen die Nachrichten, die sie den Assekuradeurs mitgetheilt haben, sorgfältig notiren 2
Versicherung auf gute oder böse Nachrichten in Frankreich, Spanien und Sardinien 67

Nehmung. Anhaltung durch Kreuzer einer kriegführenden Macht ist keine Nehmung 16
Gesetzmäßige und gesetzwidrige Nehmung 18
Nehmung in Frankreich berechtigt zum Abandon 25
Desgleichen in Spanien, Sardinien und in Holland 26
In Hamburg nicht 28
Unterschied zwischen Arrest und Nehmungen 29

Neutrale und Neutralität. Die Verbürgung der Neutralität bezieht sich auf den Statu quo zur Zeit der Versicherung . . . 300
Diese Verbürgung gilt für die ganze Dauer der Reise 302
Recht der Neutralen in Kriegszeiten nach Amerikanischer Auslegung. 304
Neutraler Handel in Kriegszeiten, der in England in Friedenszeiten verboten war 311
Neutralitäts-Bruch. Verheimlichung der Schiffs-Papiere in Kriegszeiten 314
Die bewaffnete Neutralität vom Jahre 1780 316
Zweck derselben in 1780 und 1801 415
Ein Französisches Urtheil ist kein Beweis eines Neutralitäts-Bruches in England 325
Willkührliche Verordnungen des Auslandes sind in England keine Beweise eines Neutralitäts-Bruches 327
Immunität neutraler Güter an Bord feindlicher Schiffe 411

Noth. Bodmerei aus Noth nach Holländischen Begriffen 875
Unterschied daselbst zwischen Bodmerei aus Noth und gewöhnl. Bodmerei 878

Nothhafen. Kosten des Einlaufens daselbst u. s. w. S. oben Kosten.
Der Ausbesserung daselbst . . . . . 631.
Kost- und Monatsgeld daselbst 639
Verkauf von Waaren daselbst 605

Nutzen, eingebildeter Nutzen, siehe Imaginairer Gewinn . . . . . I. 91. 298

	Band.	Seite.
O.		
Offene Policen.	I.	823
Der Anfang der Gefahr gilt bei offenen Policen als der eigentliche Moment für die Werth-Bestimmung der versicherten Reise	„	823
Benecke's Ansichten über die Mit-Versicherung der für eine Assekuranz auf Gewinn zu bezahlenden Prämie	„	827
Auf dem Hamburger Dispache Comptoir werden bei offenen Policen für Gewinn 10 Procent von der versicherten Summe inclusive Prämie gerechnet	„	829
Schätzung des Werthes eingetauschter Waaren	„	832
Erforderliche Dokumente zur Beweisführung des Schadens bei Güter wie bei Casco	„	834
Grundlage der Versicherung auf Casco in England	„	835
Fragen bei Versicherungen der Brutto- und der Netto-Fracht	„	836
Hamburgische Gebräuche bei Schätzung des Werthes der Güter in offenen Policen	„	838
Gebräuche in England, in den Ver. Staaten, in Frankr., Sardin., Spanien u. Portugal bei Feststellung d. Werthes in offenen Policen	„	839.840
Feststellung des Werthes von Casco und Fracht in offenen Policen	„	841
Opfer, Bedeutung des Wortes, mit Bezug auf allgemeine Havarie	II.	586.587
Unterschied zwischen gewöhnlichen und ungewöhnlichen Opfern	„	593
eines Theils der Ladung Behufs allgemeiner Sicherheit	„	594
des Schiffs oder eines Theils desselben Behufs allgemeiner Sicherheit	„	610
Ordre oder Auftrag, muß in Hamburg, bei Versicherung für fremde Rechnung, vorhanden sein	I.	157
Versicherung ohne Ordre ist in Preußen bei Strafe der Ungültigkeit der Police nicht erlaubt	„	158
Ordre-Brief muß in Dänemark vorgezeigt werden	„	158
In Frankreich ist kein besonderer Auftrag nöthig	„	159
Eben so wenig in Spanien, Portugal, Holland und in Sardinien	„	159
Pflichten d. Commissionairs beim Empfang einer Ordre auf Versicherung	„	159
Pflichten des gewöhnlichen Mandanten, wenn der Commissionair Assekuranz ohne Ordre oder Auftrag nimmt	„	161
Deutung des Stillschweigens eines Mandanten	„	162—165
Ort der Aufmachung der grossen Havarie	II.	723
P.		
Partikulare Havarie. Siehe Havarie u. f.	„	744
Policen. Erfordernisse für die Rechtsgültigkeit d. Policen in Hamburg	I.	390
do. do. in England und in Holland	„	391
do. do. in Spanien S. 392 und in Frankreich	„	393
Einverstandene Erfordernisse aller Policen	„	394—397
Die schriftlichen „Addenda“ zu den Policen	„	398
Ausdrückl. Bedingungen und ungewöhnl. Erfordernisse d. Engl. Policen	„	399.400
Allgemeine Erfordernisse derselben	„	402.402
Aenderungen in der Police. Siehe oben **Aenderungen** u. s. w.		
Auslegung derselben. Siehe oben „**Auslegung** u. s. w.“		
Die fremden Policen. Siehe Band I S. 441—528, desgleichen im Anhang zum Band II Seite 59.60.61.62.63—70.		

Band. Seite

Prangen. Erörterung dieser Frage . . . . . II. 615–61

Prämie. Zurückforderung derselben bei der Insolvenz des Versicherers in Hamburg . . . . . I. 22

Desgleichen in Preußen 221

Der Makler haftet in Hamburg für die Prämie nur wenn die Worte: „Prämie von dem Makler“ in der Police stehen. 20

Im Englischen Lloyd haftet der Makler dem Versicherer für die Prämie . 12

Compensation zwischen Versicherern und Comittenten findet statt, wo der Makler oder Commissionair für die Prämie haftet 20

Prämie von der Versicherung der Havariegelder wird in Havarie grosse gebracht . . . . . II. 1

Bodmerei-Prämie — siehe oben unter dieser Bezeichnung 200 9

Das Recht der Mit-Versicherung der Prämie und der Versicherung der Prämie von der Prämie ist unbezweifelt . . . . . I. 2

In Hamburg sind „Assekuranz- und Havarie-Ordnung“ und der „Allgemeine Plan Hamb. See-Versicherungen“ darüber im Einklang . 2

Benecke's irrige Ansichten in Betreff der Mit-Versicherung der Prämie für die Versicherung des imaginairen Gewinns 2

Privilegirte Forderungen die den Vorzug vor den Bodmerei-Brief haben . . . . . II. 58

Provision (eigentlicher Commission) Versicherung darauf . . . . . I. 2

Proviant oder Victualien des Schiffes sind in Hamburg in der Versicherung des Casco's mit eindegriffen 28

In Hamburg sind sie es nicht 2

Sie werden, wenn geworfen in Havarie grosse ersetzt 2

Gebrauch in England in Betreff des Consums der Victualien . . . 2

Q.

Quarantainekosten, im Verlauf oder bei der Beendigung einer Reise, werden nicht in Havarie grosse vergütet . . . . . II. 6

In Hamburg werden die Unkosten einer extraordinairen Quarantaine in Havarie grosse gebracht 6

Risico der in den Quarantaine-Anstalten gelöschten Güter, siehe Zusatz zum zweiten Bande, Seite 269 9

R.

Ranzionsgelder werden in Havarie grosse vergütet 6

Die Zahlung einer Ranzion an Feinde des Landes ist in England verboten 269 6

Aber erlaubt an See-Räuber und Plünderer 6

Die Hamburgische Assekuranz- u. Havarie-Ordnung vom Jahre 1731 verleiht die Befugniß zur Ranzion 270

Desgleichen des Französischen „Code de Commerce“ 271

Spanische Gesetze über Ranzionirung 272

Ratification einer ohne Ordre geschlossenen Versicherung, mußte innerhalb einer bestimmten Frist erfolgen . . . . . I. 162

Kann das Stillschweigen des Mandanten, nach erhaltener Anzeige für Ratification gelten? 163

Re-Assekuranz, siehe oben Buchstabe: A. Assekuranzen.

	Band.	Seite.
chnung. Untersuchung der Frage, Versicherungen für fremde Rechnung betreffend	I.	19
Fernere Erörterung derselben	„	156. 158
Versicherungen für neutrale Rechnung	II.	300
klamkosten, werden in Havarie grosse gebracht.	„	612
gulirung des Schadens. Siehe Dispachirung, Taxe u. s. w.		
ise. Unterschied zwischen der Reise d. Schiffes und der versicherten Reise	II.	689
Unterschied zwischen Veränderung d. Reise und Abweichung von derselben	„	640
Beschaffenheit derselben	„	701
Die Versicherung gilt für die erste, oder wenn das Schiff schon gesegelt ist, für die gegenwärtige Reise desselben	„	702
Sie kann nur auf üblichem Wege vollzogen werden	„	703. 747
Abweichung von derselben. Siehe oben Buchstabe A. Abweichung.		
Die Gefahr derselben dauert fort, wo der Risico nicht thatsächlich verändert wird	„	722
Verkürzungen der Reise	„	725. 726
Veränderungen derselben	„	727—734
Verzögerung oder Aufschub der Reise sind Aenderung derselben	„	735—736
Ansichten Englischer Richter über Aufschub	„	739
Der Aufschub muß bona fide stattfinden	„	740
Hamburgische Gesetze die Versicherungen auf unbestimmte Reisen betreffend	„	808
Reisen nach elektiven Bestimmungshäfen	„	809
Hamburgische Gesetze in Betreff der ungedeckten Gefahr zwischen Hin- und Herreise	„	812
Bemerkungen über die Legalität der Reisen	„	815
epresentation (Anzeige) in England. Eine falsche Anzeige heißt dort: „misrepresentation“ und ist entweder eine unschuldige oder betrügerische	II.	39
lespondentia der Römer (trajecticia pecunia).	„	847
Respondentia oder Groß-Avantur heut zu Tage	„	852
Unterschied derselben von der Bodmerei	„	852
letour-Güter oder Rückladungen. Bei Schätzung derselben müssen die darum gemachten Kosten der Hinreise als ein Theil des Einkaufswerthes angesehen werden	I.	833
lettungsfälle und Rettungskosten. Der Versicherer ist verpflichtet die außerordentlichen Kosten der Schiffahrt in Rettungsfällen zu zahlen	II.	349
levier und Hafen eines Ortes wird durch Handelsgebrauch bestimmt	I.	654
listorno ist die Aufhebung des Contraktes zwischen Versicherer und Versicherten mittelst Zurückgabe der Prämie	„	334
Ristorno der ganzen Prämie in Hamburg, Bremen, Preußen, Spanien, Sardinien, Holland, Portugal, Frankreich und in England	„	338—340
Ristorno in den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas	„	345
Ristorno bei Versicherung auf imaginairen Gewinn	„	347

Grundsätze bei einem theilweisen Risorno 1
Hamb. Gesetze und Usanzen die Zurückgabe der Prämie betreffend . 52
Zurückgabe der Prämie bei gezwungener Aufhebung der Reise . . .
do. do. bei Veränderung der Reise . . . . . .
Zurückgabe der Prämie in verschiedenen Ländern 35–
Gebräuche darüber in den Vereinigten Staaten 32
Die Rückgabe der Prämie bei getheilter Gefahr 36
Englische und Amerikanische Rechtsfälle über die Theilung der Gefahr 36–
Französische Gesetzgebung darüber . . . . . .
Schwedische und Holländische Gesetzgebung darüber . . . . . .
Vorsichtsmaßregeln bei der Verschiedenheit der Gesetze über Risorno 35
Bedungener Risorno . . . . . .
Einfluß einer Convoy auf die Zurückgabe der Prämie 31–
Verjährung des Rechtes zum Risorno in Hamburg . . . . . .

S.

Schaden-Ersatz. Beschränkung desselben auf die gezeichnete Summe
Praxis in England bei Schäden vor einem Total-Verlust. . . .
do. in den Vereinigten Staaten . . . . . .
do. in Frankreich . . . . . .
Schaden, den das Oberwerk eines Schiffes durch Sturm erleidet, fällt dem Versicherten zur Last . . . . . .
Schaden durch Wurmfraß wird als Abnutzung angesehen . . . . .
Schaden durch Collision . . . . . .
Schaden muß in England aus den Gefahren der See entstehen . .
Gleichmäßige Vertheilung des Schadens in Collisions-Fällen ist eine Ungerechtigkeit . . . . . .
Schäden, die vorbehältlich erlitten werden, gehören zur Havarie grosse
Wenn sie dem gemeinen Besten fremd bleiben, so gehören sie zur einfachen und partikularen Havarie. . . . . .
Schäden und Havarien sind gewöhnlich synonyme Ausdrücke. . .
Charakteristische Erfordernisse eines allgemeinen Havarie-Schadens .
Beweise der Wirklichkeit und der Größe des Schadens . . . . .
Einforderung der Schäden in Hamburg . . . . . .
Gebräuche in England bei Vorlegung der Beweise der Schäden
Verfahren dieserhalb in Frankreich, Sardinien, Holland, Portugal und Spanien . . . . . .
Einforderung der Schäden in Preußen . . . . . .
Anderweitige Gebräuche in Europa bei der Einforderung der Schäden .
Befugniß des Versicherten zur Einforderung des Schadens . . . .
Compensation der Schäden mit der schuldigen Prämie. Siehe den Prämie.
Schätzung der Schäden und Verlüste. . . . . .
Vorschriften und Gebräuche über die Schätzung geworfener Güter. . .
Des Schadens bei Schiffen. . . . . .
Bei Versicherung von Gütern, die aus fremden Ländern als Retouren kommen . . . . . .
Des Werthes eingetauschter Waaren muß nach dem Einkaufswerthe der ausgetauschten, mit Hinzufügung aller Transportkosten geschehen

	Band.	Seite.
Schiff oder Casco. Versicherung darauf entweder 1) ohne Ausschuppungsfosten und mit der Brutto-Fracht; oder 2) mit Inbegriff der Ausschuppungsfosten und mit der Netto-Fracht	I.	280
Die erste Methode ist die in Hamburg übliche	„	281
Bedingungen des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen" in Betreff der Versicherungen auf Casco	„	282—285
Versicherung auf Casco und Fracht in England	„	286
Versicherungen auf Wallfischfahrer	„	288
do. auf Dampfschiffe in Hamburg und in England	„	289
Versicherungen auf Casco in Holland S. 290, in Portugal und in Spanien S. 291, in Preußen und in Frankreich S. 292	„	290—292
Gesetzliche Verfügungen über Versicherungen auf ungenannte Schiffe: in Frankreich S. 582, in Schweden, Preußen und Sardinien S. 583, in Holland, Spanien und in Hamburg S. 584	„	582—584
Bedeutung des Worts: Schiff bei Versicherungen	„	592
Angabe der Gattung des Schiffs in den Policen	„	593
Schiffbruch. Beleuchtung der verschiedenen Arten des Schiffbruches, die zum Abandon berechtigen	II.	222
Was heißt Schiffbruch in engerem und in ausgedehnterem Sinne des Wortes?	„	223
Der „bris absolu" und der „bris partiel" der Franzosen	„	223
Schiffer. Siehe Capitain.		
See-Protest des Schiffers gilt in England nicht als entscheidender Beweis des Schadens	„	825
Ist auch zum Beweise nicht nöthig	„	825
See-Verluste müssen in England die Folgen wirklicher Seeschäden und der Macht der Elemente sein	„	232
Sklaven. Versicherungen darauf sind ungültig	I.	317
Stoßen des Schiffes, welches dasselbe in Stücke schlägt, ist vollkommener Schiffbruch	II.	221
Aneinanderstoßen zweier Schiffe ist in dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen" mit Unrecht „Ueberseglung" genannt	„	233
Im Englischen Lloyd haftet der Versicherer für Bruch und Leckage nur wenn durch das Stoßen des Schiffes auf den Grund die Stauung verschoben oder aufgebrochen ist	„	379
Strandung. Bestimmungen des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen" über Strandung	„	225
Unerläßliche Requisite einer Strandung	„	227
Englische Bedeutung und Definition des Wortes: Stranden	„	377. 378
Willkührliche Strandung zum gemeinsamen Besten gehört zur Havarie grosse	„	621
Eine unvermeidliche Strandung kann keine willkührliche sein und gehört nicht in Havarie grosse	„	623
Die Frage ist in England nie gerichtlich entschieden worden	„	624
In Hamburg wird eine freiwillige Strandung nur dann in Havarie grosse vergütet, wenn die beabsichtigte Rettung gelingt	„	626

Gesetz. Seite

Strandungsfall. Siehe oben „Beschädigung."

In England muß der Strandungsfall im gewöhnlichen Verlauf der Reise vorgefallen seyn, um als Folge eines See-Unfalles angesehen werden zu können . . . . . II. 229

Sturm und Ungewitter nehmen in Hamburg und in Frankreich die erste Klasse der See-Gefahren ein. 221

T.

Taxe, ist die Feststellung des Werthes eines versicherten Gegenstandes in taxirten Polizen . . . . . I. 602

Diese Feststellung geschieht auch unter Umständen bei offenen Polizen . 640. 641

Der Werth des versicherten Gegenstandes ist bei taxirten Polizen einverstanden 642

Schwierigkeit der Gränzbestimmung für eine Taxe, zumal wenn sie imaginairen Gewinn in sich begreift 647

Vorschriften verschiedener Staaten in Betreff der Schätzung 649–651

do. do. des „Allgem. Plans Hamb. See-Versicherungen" 651

Die Taxe in Italien 651

Die Taxe in England und in den Vereinigten Staaten. 655–658

Die Taxe betrifft nur die Contrahenten einer Polize, ... 658

Taxation von Schiff und Fracht. 659

Beleuchtung der drei Versicherungs-Methoden von Schiff und Fracht . 665–670

Die Englische Versicherungs-Methode von Schiff und Fracht. 671

Usanz in diesem Betreff in den Vereinigten Staaten 672. 671

Tauschhandel. Schätzung der eingetauschten Waaren. Siehe oben Schätzung.

Thiere. Verschiedenartige Bedingungen der Versicherungen auf Vieh. II. 18

Tod der Thiere, natürlicher, gilt als inneres Verderben der Waare, und wird von dem Versicherer nicht ersetzt. 19

Total-Verlust. Worin besteht ein absoluter Total-Verlust? 481

Natur eines Total-Verlustes bei Schiffen. 482

" " " " " Waaren 482. 483

Ermittelung eines Total-Verlustes bei der Fracht 489

Unterschied zwischen einem absoluten und einem constructiven Total-Verlust 495

Gewöhnliche Beweise eines constructiven Total-Verlustes 499

Schwierigkeit gerechter Entscheidung bei einem constructiver Total-Verluste 500

Verlust der Reise wird ein constructiver Total-Verlust auf Güter verderblicher Natur. 538. 539

Constructiver Total-Verlust des Schiffes gilt als solcher bei der Fracht.

Tüchtigkeit des Schiffs. Die Seetüchtigkeit des Schiffs zu der bestimmten Reise, ist eine stillschweigende Verbindlichkeit des Versicherten. . . . . II. 158

Vorschriften hinsichtlich derselben 159

Spanische und Holländische Gesetze darüber 160

Die bona fide des Rheders verschlägt nichts bei erwiesener Untüchtigkeit des Schiffes 165

	Band.	Seite.
Verantwortlichkeit des Rhebers in diesem Betreff gegen Befrachter und Ablader	II.	166
Verschiedene Lehre der Seetüchtigkeit des Schiffes in den Vereinigten Staaten	"	168
Verbindlichkeit des Versicherers bei zeitweiliger See-Untüchtigkeit des Schiffs	"	169
Die Rückkunft des Schiffs kann als Beweis seiner Seetüchtigkeit dienen	"	172
Die Competenz des Schiffers gehört zu den Elementen der Seetüchtigkeit	"	172
Desgleichen die Schwimmfähigkeit des Schiffes	"	173
Maßstab der Beurtheilung der Seetüchtigkeit e. Schiffes in England	"	174
Unmittelbare Ausbesserung des Schadens raubt dem Schiffe seine Tüchtigkeit nicht	"	175
Auf wen ruht, bei einer See-Untüchtigkeit des Schiffs, der Onus probandi?	"	178
Unbedingte Erfordernisse der Tüchtigkeit eines Schiffes in Kriegszeiten	"	180

U.

Uebersegelung. Beschreibung derselben nach der „Hamb. Assekuranz- und Havarie-Ordnung vom Jahre 1731" und nach dem „Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen von 1847"	"	233
Der Ausdruck Collision paßt besser	"	233
Lord Stowell's Ausspruch über die Rechte der Rheder und Capitaine in Collisionsfällen	"	234
Vorschriften der „Hamb. Assekuranz- und Havarie-Ordnung" die Uebersegelung betreffend	"	235
Neue Dänische Verordnungen darüber	"	236
Einfluß der Entscheidung der „Trinity Masters" in England in Collisionsfällen	"	240
Betreffende Englische Gesetze und Gebräuche	„241—245	
Emérigon's Regulativ zur Vermeidung von Collisionen	"	246
Preußische Verordnungen in Betreff des Uebersegelns	"	247
Regeln des Holländischen „Wetboek van Koophandel" darüber	„248.249	
Ueberbordwerfen als Wirkung der Gefahr u. Ursache der Sicherheit	"	251
Hamburgische Regeln und Vorschriften darüber	„252.253	
Französische und Sardinische Vorschriften	"	254
Spanische Gesetze darüber	"	255
Englische Gebräuche in dieser Hinsicht	"	256
Allgemeine Regeln und Fragen darüber	„257.258	
Uebertragung der Police — Cession. Vorschriften des „Allgemeinen Plans Hamb. See-Versicherungen" in Betreff der Cession der Police	I.	197
Untauglichkeit des Schiffs. Der Schiffer verliert seine Fracht, wenn der Befrachter beweisen kann, daß die Untauglichkeit stattfand, als das Schiff unter Segel ging. Franz. „Code de Comm." § 297	II.	159
Desgleichen in Spanien und in Holland	"	160
Fragen bei Gelegenheit der erwiesenen Untauglichkeit des Schiffes	"	166
Englische Jurisprudenz, die Verantwortlichkeit des Rhebers betreffend	"	167

Band Ex.

Unzulänglichkeit des verbodmeten Gegenstandes. Die persönliche Haftung des Nehmers oder Schuldners findet statt, wenn er nicht durch eine ausdrückliche Bedingung davon entbunden ist . . . . II. [illegible]
Der Nehmer kann sich seiner Verbindlichkeit durch keinen Abgabon entbinden 91

V.

Veränderung des Eigenthums, des Namen des Schiffs, des Capitains ꝛc. siehe oben Buchstabe A „Aenderung".

Verantwortlichkeit und Pflichten des Versicherten . . . . . 4–1[illegible]

Verbindlichkeiten, stillschweigende, des Versicherten . . . . . 157–1[illegible]
do. do. und übernommene Gefahren des Versicherers . . . . . 16[illegible]
do. do. des Versicherers bei Gefahren, welche die Police nicht bezeichnet . . . . . 16[illegible]
Fragen, die Gränzen seiner Verbindlichkeit betreffend . . . . . 1[illegible]
Seine Verbindlichkeit bei Havarien vor einem Total-Verluste . . . . 1[illegible]
Englische Praxis in diesem Betreff . . . . . 1[illegible]
Praxis in den Vereinigten Staaten . . . . . 1[illegible]
Französische Ansichten dieser Frage . . . . . 1[illegible]–1[illegible]

Verdeck. Für Güter, die darauf geladen sind, ist der Versicherer frei von Beschädigung und vom Wurfe oder Ueberbordspülen . . . . 25[illegible]
Nach § 941 des Spanischen Gesetzbuches wird zuerst geworfen, was auf dem Verdeck liegt . . . . . 25[illegible]
In England wird der Verlust über Bord geworfener Deckladung nicht in Havarie vergütet . . . . . 25[illegible]
Die Englischen Gerichte haben diese Frage unentschieden gelassen . . . 25[illegible]
Wenn Pferde, Horn- und anderes Vieh auf das Deck geladen sind, so muß dies dem Versicherer angezeigt werden, wenn er dafür haften soll . . . . . 25[illegible]
Der Grundsatz, daß auf das Deck geladene Güter, wenn geworfen, an jedem Beitrag zur Havarie grosse ausgeschlossen sind, ist nicht allgemein anerkannt . . . . . 25[illegible]

Verderb, natürlicher, der Waare, ist nicht zu Lasten des Versicherers . 356
Der Versicherer haftet dafür, wenn er aus den Folgen der See-Unfälle oder äußerlicher Schäden fließt . . . . . 3[illegible]
Allgemeine Verbindlichkeit des Versicherers bei Versicherungen leicht verderblicher Artikel, wenn sie ihm angezeigt worden sind . . . 358. 359
Hamburgische Regeln in dieser Hinsicht 360 361
Regeln in Frankreich, England, Preußen und Schweden 362. 363

Verheimlichung. Unterschied zwischen Verschweigen und Verheimlichen 8
Hamburgische Gesetze in Betreff der Verheimlichungen 11
Beleuchtung einzelner Fälle von Verheimlichungen 25
Verheimlichungen nach Englischen und Amerikanischen Begriffen . . . 33
Definirter Begriff einer Verheimlichung 56
Verschwiegene Umstände ohne betrügerische Absichten sind keine Verheimlichung 61
Amerikanische Rechtsfälle in diesem Betreff 62–64

	Band.	Seite.
Verheimlichung eines Agenten ist der Verheimlichung seines Principals gleich	II.	69
Findet eine Verheimlichung bei verschwiegener Abreise des Schiffes statt?	„	82
Verschweigung der Dinge, die der Versicherer wissen muß	„	94
Eine Verheimlichung darf den Begriff von den Gefahren nicht ändern	„	99
Sie ändert die Natur des Contraktes, präjudicirt ihn aber nicht immer	„	117
Theilweise Verheimlichung führt nicht zur Ungültigkeit der ganzen Police	„	124
Erörterung der Fragen, den Beweis der Verheimlichung betreffend	„	148
Wem liegt der Onus probandi, der Beweis der unterdrückten oder der erfolgten Mittheilung einer wesentlichen Thatsache ob?	„	148
Umstände, unter denen gesetzliche Vermuthung allen Gegenbeweis ausschließt	„	152
Unzulänglichkeit einer Beweisführung durch geleisteten Eid	„	156
Verjährung der Schadenforderungen in Assekuranzfällen; in Hamburg, Bremen und Preußen	„	841—843
In Frankreich, Sardinien, Spanien, Holland und in Portugal	„	844.845
In Bodmerei-Contrakten	„	979
Verkauf eines Theils der Ladung im Nothhafen		605
Beleuchtung der Fragen in Betreff eines erzwungenen Verkaufs derselben	„	606.607
Fälle, wo derselbe zur Havarie grosse gehört	„	608
Gleichheit des Falles eines erzwungenen Verkaufs mit dem Seewurf	„	609
Beschädigter Waaren im Nothhafen	„	700
Verklarung. Zweck derselben	„	819
Preußische Vorschriften für die Fälle mangelnder Verklarungen	„	820
Vorschriften d. Französischen „Code de Commerce“ über Verklarungen	„	821
do. des Holländischen „Wetboek van Koophandel“	„	822
Sardinische und Spanische Vorschriften darüber	„	823
Verklarungen in Portugal	„	824
Englische Gebräuche hinsichtlich der Verklarungen	„	825
Verfahrungsweise bei Verklarungen in Hamburg, Lübeck u. Bremen	„	826
Verlängerung und Verkürzung der Reise	I.	725
Verlust am Lande. Siehe Land und den Zusatz	II.	890
Vermuthungen oder Conjekturen von der Wahrscheinlichkeit gewisser Ereignisse braucht der Versicherer nicht mitzutheilen	II.	24
Zeitbestimmungen für die gesetzlichen Vermuthungen, die allen Gegenbeweis ausschließen, in Frankreich, Sardinien, Spanien	„	152.153
Regeln für die gesetzlichen Vermuthungen in Holland	„	154
do in Dänemark und in Schweden	„	155
Verordnungen, einseitige eines Staates die der Versicherte nicht kennt, ist er nicht zu befolgen verpflichtet	„	5
Versicherer. Versicherung. Siehe Assekuradeur. Assekuranzen. Buchstabe A.		
Verschollensein des Schiffs; Hamburger und Bremer Termine dafür Siehe oben Nachrichten. Termine für das Ehklaufen derselben	„	215
Vertheidigung gegen Feinde u. s. w., Schaden dadurch, gehört zur großen Havarie. In Hamburg S. 571, in Frankreich S. 573, in Span. S. 574, in Holl. S. 576, in Port. S. 573, in Rußl. S. 580	„	571—580
Verzögerung der Reise. Siehe oben „Reise“ Buchstabe R.		

W.

Waaren oder Güter. Was darunter verstanden wird . . . I. 2
Bedeutung des Wortes in den Policen verschiedener Länder 2
Capitains-Garderobe und Proviant sind nicht Waaren 57
Dauer d. Gefahr bei Versicherungen auf Waaren. (S. oben Buchst. D.)
Regeln in Holland bei Versicherungen gewisser Waaren . . . . . II.
Bei der Eintheilung der großen Havarie werden Güter in Hamburg nach der Einkaufs-Rechnung mit Kosten bis an Bord gerechnet . 6
In Frankreich, Preußen, Holland, Spanien und Portugal nach dem Preis im Löschplatze 663
Geworfene Deckgüter erhalten in Hamburg, England und in Frankreich keine Vergütung in Havarie grosse 8
Die geretteten tragen zur Havarie grosse bei 9
In England und in den Vereinigten Staaten wird für geworfene Deckgüter nichts vergütet. . . . . 8.
Vergütung für verkaufte Güter im Nothhafen geschieht bei Aufmachung der Havarie grosse nach ihrem Werth im Bestimmungshafen . . . . . Band I. S. 262 und Band II. 9
Schätzung der gesunden Waare in Havariefällen. 9
Hamb. u. Brem. Gebräuche beim Untergewicht beschädigter Waare . 1
Weg. Kann dem Schiffer unter mehreren üblichen Wegen ein besonderer für seine Fahrt vorgeschrieben werden? (Siehe oben Buchstabe A. „Abweichung".)
Werfung. Siehe oben Buchstabe U. „Ueberbordwerfen."
Werth einer Sache. Bestimmung des Werthes verloren gegangener Güter I. 263
Wett-Assekuranzen. Siehe oben Buchstabe A. „Assecurationen."
Wieder angefischte Güter nach dem Wurfe, müssen zu den geworfenen contribuiren . . . . . II. 68
Wieder Nehmung. Erörterung dieser Frage 23
Winde-Schaden durch das Zerbrechen einer Winde . . . . . I. 69
Wurmfraß an Schiffen. Der Schade gehört nicht in Havarie grosse. II. 19

Z.

Zahlungsfähigkeit des Versicherers. S. oben Buchst. S. „Solvenz."
Zeit, Versicherungen auf Zeit. Siehe oben Buchstabe V. „Versicherungen."
„Zu und Von" (at and from nach Englischen Policen) nur solche Versicherung begreift die ganze Zeit des Aufenthalts eines Schiffes zu und von einem Orte, zu und von der Zeit seiner vorigen Ankunft I. 671
Zwischenhäfen. Fälle, wo das Schiff unvermeidlich einen Zwischenhafen angehen muß . . . . . " 712
Enthält die Police Stipulationen über das Angehen von Zwischenhäfen, so müssen sie in der vorgeschriebenen Reihenfolge besucht werden " 743
Kein Zwischenhafen kann besucht werden der in der Police nicht genannt ist " 743

J. B. Appel's Buchdruckerei.

Berichtigung

zum ersten Bande Seite 442.

Siehe Londoner Police.

Anstatt der Worte: „oder wer sonst als Capitain in das genannte Schiff, oder unter „welchem andern Namen, oder unter allen für Namen, andern das ernannte „Schiff, genannt und gerufen werden mag."

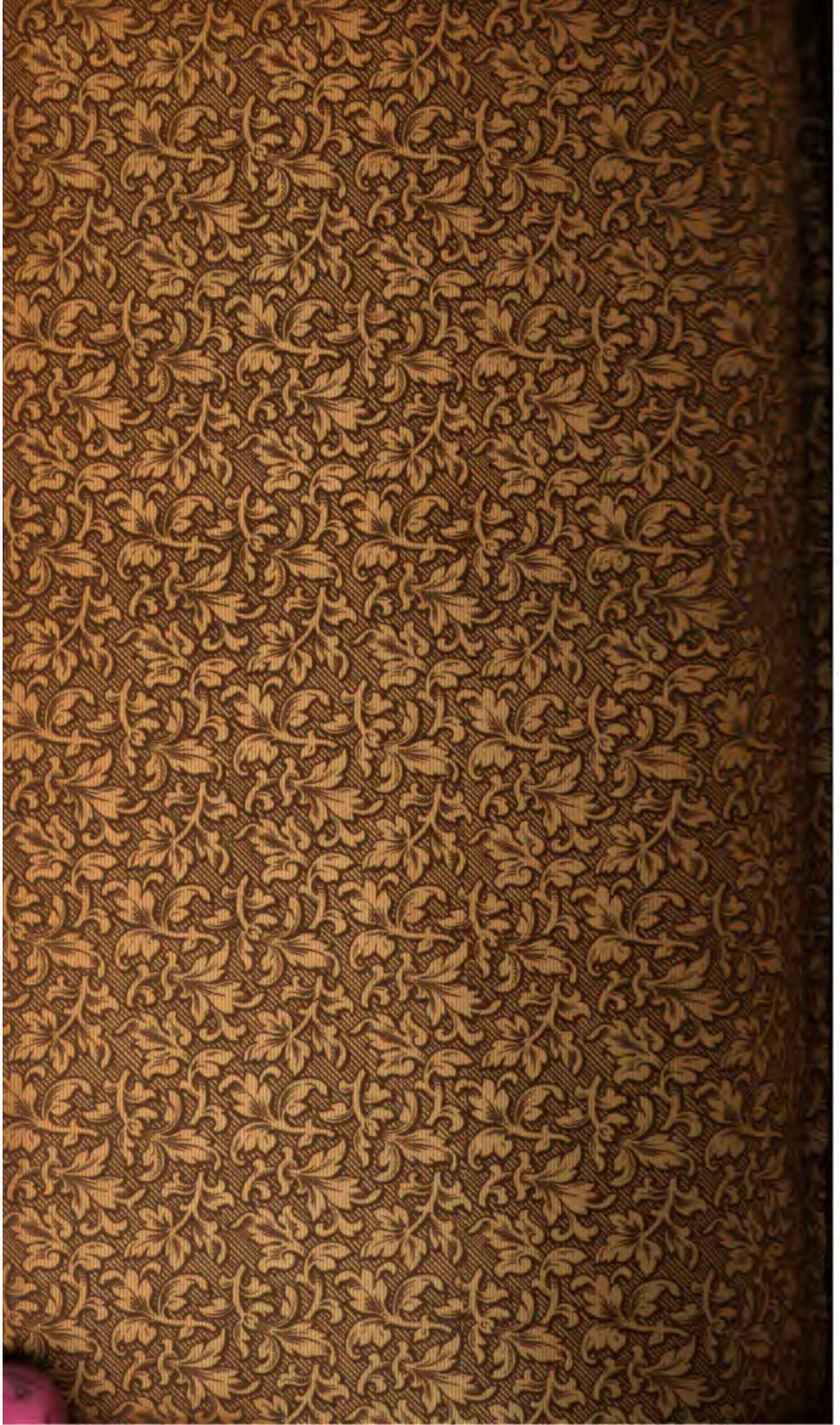
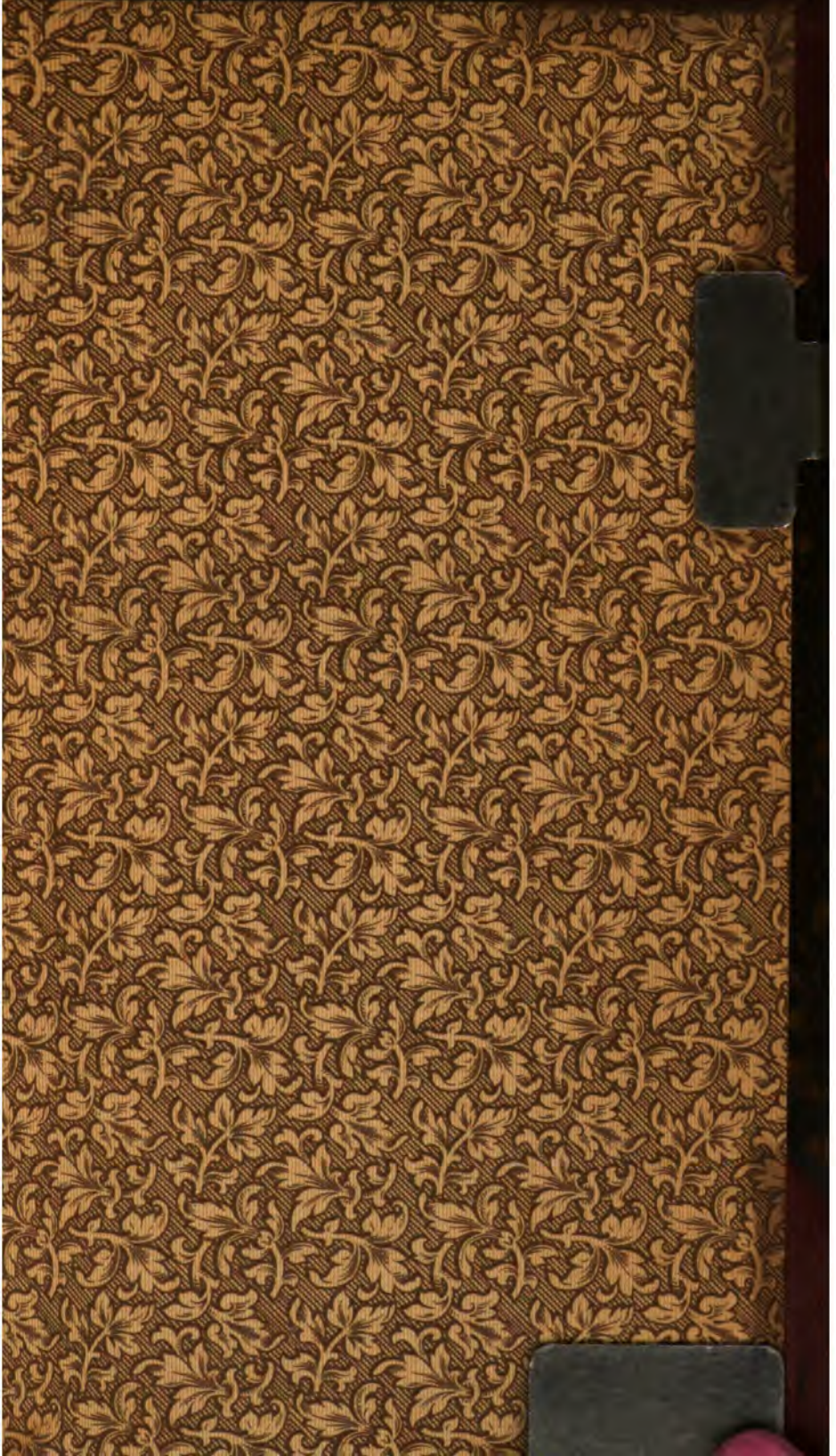
Muß folgendes gelesen werden: „oder wer sonst als Capitain in das besagte Schiff „gehen, oder unter welchen anderen Namen oder Benennung das gedachte Schiff „oder dessen Capitain genannt oder bezeichnet ist oder werden mag."

Druckfehler im ersten Bande:

Vorrede Seite XVII,	Zeile 1	v. u.	lies:	insbesondere, anstatt: insbesonder.
Seite 129,	Zeile 16	v. u.	lies:	760, anstatt: 700.
„ 140,	„ 11	v. u.	„	Interessen, anstatt: Interessenten.
„ 186,	„ 8	v. u.	„	Partikular, statt: Particular.
„ 226,	„ 15	v. u.	„	manchmal, statt: machmal.
„ 248,	„ 5	v. u.	„	als, anstatt: und.
„ 289,	„ 5	v. o.	„	Kriegsmolest, statt: Kriegsverlust.
„ 337,	„ 6	v. o.	fällt	einmal das Wort: beide, weg.
„ 413,	oben im Titel		lies:	Police, anstatt: Polize.
„ 122,	Zeile 15	v. u.	„	Mansfield's, anstatt: Mansfied.
„ 425,	„ 1	v. o.	„	Interessen, anstatt Interessenten.
„ 457,	oben im Titel		„	Police, anstatt: Prämien.
„ „	Zeile 5	v. o.	„	Barratterie, anstatt: Barattarie.
„ 469,	oben im Titel		„	Marseille, anstatt: Marseiller.
„ 471,	Zeile 2	v. o.	„	des Cap Horns, statt: das Cap Horn.
„ 473,	„ 21	v. u.	„	Bayonne, anstatt: Bajonne.
„ 479,	„ 13	v. u.	„	Versicherer, anstatt: Versicherten.
„ 508,	„ 7	v. u.	„	19, anstatt: 10.
„ 532,	„ 3	v. o.	„	S. 207, anstatt: 199.
„ 582,	in der Ueberschrift		„	über Versicherungen bei ungenannten Schiffen.
„ 678,	Zeile 14	v. u.	„	Zacharie, statt: Zaharie.
„ 741,	„ 3	v. o.	„	Carnatic, statt: Carnatic.

Seite 754, in der Ueberschrift ist das Wort „machen“, zu streichen.
„ 755, Zeile 21 v. u. lies: Treatise, anstatt: Treaty.
„ 757, „ 4 v. u. „ vorliegt, anstatt: verliegt.
„ 758, „ 19 v. u. „ dieselbe, anstatt: dasselbe.
„ 791, „ 19 v. o. „ 1810, anstatt: 1800.

Druckfehler im zweiten Bande:

Seite 5, Zeile 5 v. u. lies: gemacht, statt: gemachte.
„ 7, „ 6 v. u. „ einem, statt: einen.
„ 8, „ 17 v. u. „ [illegible], statt: [illegible].
„ 81, „ 15 v. o. „ Parkinson, statt: Packinson.
„ 139, in d. Ueberschrift „ dem Versicherer, statt: den Versicherer.
„ 156, Zeile 2 v. u. „ glaubwürdigen, statt: glaubwürdige.
„ 169, „ 4 v. u. „ Ocean, statt: Oecan.
„ 253, „ 5 v. u. „ beweisen, anstatt: abweichen.
„ 289, „ 5 v. o. „ Molest anstatt: Verlust.
„ 310, „ 2 v. u. „ collateraler, statt: collaturaler.
„ 349, „ 15 v. u. „ wegen, statt: gegen.
„ 393, „ 2 v. u. „ zum Anker, statt: zur Anker,
„ 519, in d. Ueberschrift „ einen Total-Verlust, statt: einem Total-Verlust.
„ 607, Zeile 8 v. o. „ Proportion, statt: Provision.
„ 658, „ 8 v. o. „ Kosten, anstatt: Regeln.
„ „ „ 7 v. u. „ der Erhebung, anstatt: die Erhebung.
„ 770, „ [illegible] v. u. „ [illegible], anstatt: [illegible].

Ex. [illegible]